91(98)
Г

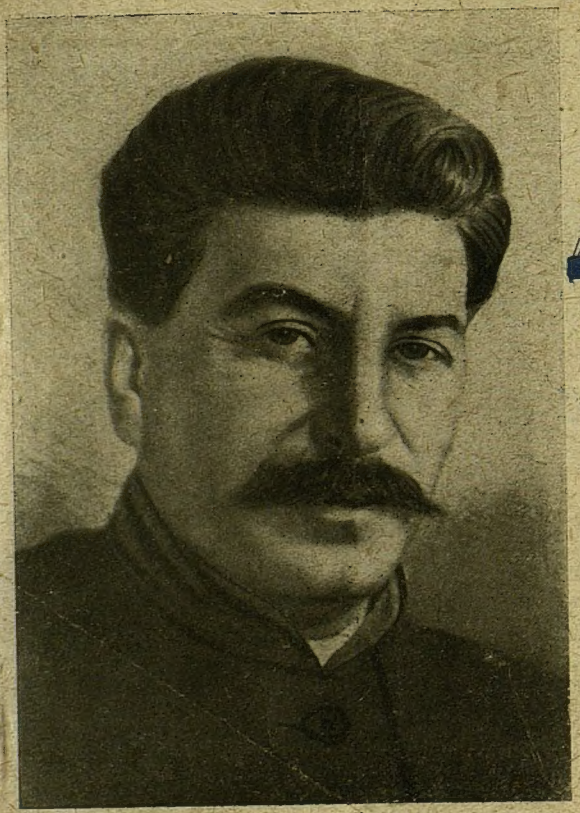
Архангельск
Государственная
Пользоваться бережно!

ГЕРОИ СОВЕТСКОГО СОЮЗА

м 1155092

ЛАГЕРЬ ШМИДТА
ПОЛЯРНОЕ МОРЕ
м. СЕВЕРНЫЙ
м. БИЛЛИНГСА
м. ВАНКАРЕМ
м. СЕРДЦЕ-КАМЕНЬ
ЛЯПИДЕВСКИЙ
60 УПР
20 УПР
10 УПР
КУКАНОВ
АЭРОДРОМ
УЭЛЛЕН
ЛЕВАНЕВСКИЙ
СЛЕПНЕВ
УШАКОВ
АЛЯСКА
Б. ЛАВРЕНТИЯ
НОМ
ДАЛЬНЕ-ВОСТОЧНЫЙ
КРАЙ
Б. ПРОВИДЕНИЯ
ЗВЕНО
КАМАНИНА
м ОПУКИНСКИЙ
СТАЛИНГРАД
м ОЛЮТОРСКИЙ
СМОЛЕНСК
БОЛОТОВ
КРАСНОЯРСК
ДОРОНИН
ГАЛЫШЕВ
ВОДОПЬЯНОВ
ПЕТРОПАВЛОВСК
СТАЛИНГРАД
ДВА
ДИРИЖАБЛЯ
ХАБАРОВСК
ВЛАДИВОСТОК
СОВЕТ

2006



КРАСИН
ЛЕНИНГРАД
БОЛОТОВ
МОСКВА
ДОРОНИН
ГАЛЫШЕВ
ВОДОПЬЯНОВ

★

ГЕРОИ СОВЕТСКОГО СОЮЗА

Ляпидевский

Леваневский

Водопьянов

Молоков

Каманин

Слепнев

Доронин

М 155092

ПРОФИЗДАТ — МОСКВА

1934

Архангельский
Краевой
Пользоваться бережно!
948
Кабинет Севера.
Кабинет Севера
Обл Библиотеки
им. А. Н. Добролюбова
97116
739 К.

6567(09)

Архангельская областная научная библиотека им. А. Добролюбова

Нейтрализация
20 11 г.

1

Слава
доблестным победителям
стихии суровой Арктики!

В-а-н-к-а-р-е-м У-э-л-л-е-н

ЛЯПИДЕВСКОМУ, ЛЕВАНЕВСКОМУ, МОЛОКОВУ, КАМАНИНУ, СЛЕПНЕВУ, ВОДОПЬЯНОВУ, ДОРОНИНУ

Восхищены вашей героической работой по спасению челюскинцев. Гордимся вашей победой над силами стихии. Рады, что вы оправдали лучшие надежды страны и оказались достойными сынами нашей великой родины.

Входим с ходатайством в Центральный исполнительный комитет СССР:

1) об установлении высшей степени отличия, связанного с проявлением геройского подвига, — звания «Героев Советского союза»,

2) о присвоении летчикам: Ляпидевскому, Леваневскому, Молокову, Каманину, Слепневу, Водопьянову, Доронину, непосредственно участвовавшим в спасении челюскинцев, звания «Героев Советского союза»,

3) о награждении орденом Ленина поименованных летчиков и обслуживающих их бортмехаников и о выдаче им единовременной денежной награды в размере годового жалованья.

И. СТАЛИН, В. МОЛОТОВ, К. ВОРОШИЛОВ,
В. КУЙБЫШЕВ, А. ЖДАНОВ.

М-о-с-к-в-а

ТТ. СТАЛИНУ, МОЛОТОВУ, ВОРОШИЛОВУ, КУЙБЫШЕВУ, ЖДАНОВУ.

Счастливы сообщить, что труднейший этап переброски спасенных челюскинцев из Ванкарема в Уэллен заканчивается. Шлем ответный горячий привет вождю партии и Советской страны — товарищу Сталину, тт. Молотову, Ворошилову, Куйбышеву, Жданову, а также непередаваемую благодарность за высокую оценку нашей работы.

Всем сердцем рады, что выполнить задачу, оправдать ваши надежды, доверие партии, всей страны нам удалось на самолетах, где все до последнего тросика сделано на родных советских заводах, руками героического пролетариата великой страны революции, имя сынов которой мы с гордостью несем вперед и выше.

Разрешите в вашем лице заверить партию большевиков, ее ЦК, советское правительство, что мы всю свою жизнь, до последней капли, отдадим великому и великолепному делу мирного строительства социализма, и если надо будет, то и делу защиты родины от любого врага, который посмеет сунуть свое рыло в советский огород.

Да здравствует славная наша большевистская партия, ее мудрый штаб — Центральный комитет!

Да здравствует Советская страна, ее правительство, ее героический рабочий класс и колхозники!

МОЛОКОВ, КАМАНИН, ВОДОПЬЯНОВ, ДОРОНИН, СЛЕПНЕВ, ЛЯПИДЕВСКИЙ, ЛЕВАНЕВСКИЙ.

О присвоении звания „Героев Советского союза" летчикам, осуществившим спасение челюскинцев

Постановление
Центрального исполнительного комитета Союза ССР

Отмечая беспримерную героическую работу летчиков, осуществивших спасение челюскинцев, Центральный исполнительный комитет Союза ССР ПОСТАНОВЛЯЕТ:

Присвоить звание «ГЕРОЕВ СОВЕТСКОГО СОЮЗА» — ЛЯПИДЕВСКОМУ А. В., ЛЕВАНЕВСКОМУ С. А., МОЛОКОВУ В. С., КАМАНИНУ Н. П., СЛЕПНЕВУ М. Т., ВОДОПЬЯНОВУ М. В., ДОРОНИНУ И. В.

Председатель Центрального исполнительного комитета Союза ССР М. КАЛИНИН
Секретарь Центрального исполнительного комитета Союза ССР А. ЕНУКИДЗЕ

Москва, Кремль, 20 апреля 1934 г.

О награждении орденом Ленина непосредственных участников спасения челюскинцев

Постановление Центрального исполнительного комитета Союза ССР

Центральный исполнительный комитет Союза ССР ПОСТАНОВЛЯЕТ:

1. За умелое использование достижений советской авиации в малоизученных условиях Ледовитого океана, за исключительно инициативную, четкую и самоотверженную работу, обеспечившую успешное выполнение операции по спасению челюскинцев, наградить орденом ЛЕНИНА летчиков:

ЛЯПИДЕВСКОГО А. В.,
ЛЕВАНЕВСКОГО С. А.,
МОЛОКОВА В. С.,
КАМАНИНА Н. П.,
СЛЕПНЕВА М. Т.,
ВОДОПЬЯНОВА М. В. и
ДОРОНИНА И. В.,

а также обеспечивших надежную работу моторов в перелетах на льдины для снятия челюскинцев бортмехаников и летчиков-наблюдателей:

ПЕТРОВА Л. В. — летчика-наблюдателя,
РУКОВСКОГО М. А. — бортмеханика,
ЛЕВАРИ УИЛЬЯМА — бортмеханика, гражданина Соединенных штатов Америки,
ПИЛЮТОВА П. А. — бортмеханика,
ДЕВЯТНИКОВА И. Г. — техника,
ШЕЛЫГАНОВА М. П. — штурмана,
ГРИБАКИНА Г. В. — бортмеханика,
КЛАЙД АРМИСТЕТ — бортмеханика, гражданина Соединенных штатов Америки,
АЛЕКСАНДРОВА В. А. — бортмеханика,
РАТУШКИНА М. Л. — бортмеханика,
РАЗИНА А. К. — старшего техника,
САВИНА Я. Г. — бортмеханика.

2. Выдать награжденным настоящим постановлением единовременную денежную награду в размере годового оклада получаемого содержания.

Председатель Центрального исполнительного комитета Союза ССР М. КАЛИНИН.

Секретарь Центрального исполнительного комитета Союза ССР А. ЕНУКИДЗЕ.

Москва, Кремль, 20 апреля 1934 г.

Да здравствуют герои-челюскинцы!

Вместе со всеми трудящимися Советского союза я рад успешному ходу работ по спасению из ледяного лагеря Шмидта основной массы челюскинцев.

Мы гордимся этим новым блестящим успехом советской авиации, достигнутым в суровых условиях Арктики.

Горячий привет и поздравление мужественным челюскинцам и отважным летчикам!

М. И. КАЛИНИН

Ленинградские рабочие и работницы вместе со всеми трудящимися Союза советских социалистических республик с чувством величайшей гордости и восхищения отмечают сегодня одну из ярчайших исторических побед пролетарской диктатуры.

Беспримерной отвагой советских летчиков Ляпидевского, Леваневского, Молокова, Каманина, Слепнева, Водопьянова и Доронина, для которых высшей заповедью их жизни является беззаветное служение делу рабочего класса, делу социалистической родины, блестяще завершены работы по спасению челюскинцев, мужественных героев Арктики, достойных сынов Союза советских социалистических республик.

Для страны, воспитавшей челюскинцев, вырастившей красных летчиков — бесстрашных завоевателей воздуха, неутомимо покоряющих стихию, нет неодолимых преград и трудностей в ее победном движении к бесклассовому, социалистическому обществу.

Стране, руководимой героической большевистской партией, во главе которой стоит наш любимый Сталин, мудрый продолжатель дела Ленина, принадлежит будущее всего человечества.

Пусть злобствуют наши враги по поводу новых и новых успехов побеждающего социализма. Пусть они вынашивают всяческие планы вооруженного вторжения в Страну советов. Никакая сила не вернет назад к проклятому капиталистическому рабству героические народы, населяющие Советский союз, победоносно строящий социализм.

Да здравствуют герои-челюскинцы!

Да здравствуют герои нашей страны — летчики Ляпидевский, Леваневский, Молоков, Каманин, Слепнев, Водопьянов, Доронин!

Да здравствует наша великая большевистская партия и ее вождь товарищ Сталин!

С. КИРОВ

Приветствую отважных пилотов советской авиации, товарищей СЛЕПНЕВА, МОЛОКОВА и КАМАНИНА, успешно выполняющих в сложнейших условиях Арктики боевое задание рабоче-крестьянского правительства по спасению героев Арктики — челюскинцев.

Трудящиеся Страны советов гордятся вами, а в лице вас — всей своей советской авиацией.

Комсомольцы Советского союза, берите пример со своего лучшего товарища — комсомольца КАМАНИНА.

П. ПОСТЫШЕВ

Исполнен пролетарской радостью и гордостью по поводу спасения славных челюскинцев.

Мужественная борьба пролетариата всего мира освободила нас из лап фашистских палачей, мужественными усилиями пролетарского отечества и его отважных воздушных орлов вырваны из ледяных об'ятий арктической стихии дорогие нам челюскинцы.

Только борцы пролетариата способны проявлять такие чудеса большевистского мужества. Умирающему классу буржуазии чужды всякое мужество и самоотверженность, его уделом является трусость и мелкий эгоизм.

Горячий привет героям Арктики!

Г. ДИМИТРОВ

Героям-летчикам, вызвавшим своей отвагой, твердой волей, энтузиазмом и умелым управлением советскими самолетами восхищение всего мира, шлю горячий привет. Пусть все народы знают, какими ценными материальными и духовными ресурсами обладает Советская страна и что она эти ресурсы стремится использовывать исключительно для мирных, культурных целей.

ЛИТВИНОВ

Имени летчиков-героев

Из постановления ЦК ВЛКСМ

Отмечая блестящее завершение героических работ по спасению челюскинцев, ЦК ВЛКСМ постановляет:

1. Построить в Хабаровске на средства пенинского комсомола аэроклуб, присвоив ему имя «ЛЕТЧИКОВ — ГЕРОЕВ СПАСЕНИЯ ЧЕЛЮСКИНЦЕВ».

2. Войти с ходатайством в Наркомвоенмор и Реввоенсовет Союза о присвоении одной из строящихся эскадрилий, входящих в состав соединения ВВС 2402 «X с'езда ВЛКСМ», имени «ГЕРОЕВ-ЧЕЛЮСКИНЦЕВ», а отдельным его кораблям — имена:

1. ОТТО ЮЛЬЕВИЧ ШМИДТ.
2. АЛЕКСЕЙ БОБРОВ.
3. ВЛАДИМИР ВОРОНИН.
4. ЭРНЕСТ КРЕНКЕЛЬ.
5. БОРИС МОГИЛЕВИЧ.
6. АНАТОЛИЙ ЛЯПИДЕВСКИЙ.
7. СЕРГЕЙ ЛЕВАНЕВСКИЙ.
8. ВАСИЛИЙ МОЛОКОВ.
9. МАВРИКИЙ СЛЕПНЕВ.
10. НИКОЛАЙ КАМАНИН.
11. ИВАН ДОРОНИН.
12. МИХАИЛ ВОДОПЬЯНОВ.

3. Установить в авиошколах Москвы и Ленинграда 9 стипендий: имени комсомольца-летчика ЛЯПИДЕВСКОГО (3 стипендии), имени комсомольца-летчика КАМАНИНА (3 стипендии), имени комсомольца-челюскинца МОГИЛЕВИЧА (3 стипендии).

**Воспитанные партией, комсомолом,
безгранично преданные стране
трудового народа,
они доказали, что „нет таких крепостей,
которых большевики
не могли бы взять".**

ЦК ВКП(б)—тов. Сталину, СНК СССР—тов. Молотову

Правительственная комиссия по оказанию помощи участникам экспедиции О. Ю. Шмидта и команде погибшего судна «Челюскин» рапортует ЦК ВКП(б) и Совету народных комиссаров Союза ССР об окончании операции по спасению челюскинцев.

Спасение челюскинцев является самым героическим подвигом нашей советской авиации.

На советских самолетах опытные, отважные, безгранично преданные нашей стране советские пилоты покорили полярную стихию. Из ледяной пасти, готовой каждую минуту сомкнуться и проглотить сотню смелых полярников, они вырвали сотню челюскинцев и доставили их на материк. Полярные исследователи капиталистических стран Р. Ларсен и Х. Свердруп, люди с мировой славой, не верили в успех спасения людей с ледяного поля при помощи самолетов.

Советская авиация победила. Наши люди на наших машинах доказали всему миру высокий уровень авиационной техники и высокое качество пилотажа. Подвергаясь громадным опасностям, рискуя жизнью, они вели самолеты к намеченной цели и этой цели с успехом добились.

Внимание трудящихся всего мира в течение многих дней было приковано к героическому отряду полярников, находящихся среди дрейфующих льдов Чукотского моря. Радиодонесения из лагеря Шмидта говорили о высокой отваге, организованности, дисциплинированности и большевистском мужестве полярников Страны советов. Организованность и дисциплина не только обеспечили сохранность жизни людей, находившихся на дрейфующих льдах, но создали условия, при которых им могла быть оказана помощь.

Первые шаги комиссии по спасению челюскинцев были направлены к организации руководства на месте и к использованию всех наличных местных средств. На Чукотском побережье была создана Чрезвычайная тройка во главе с т. Петровым (начальником полярной станции Главсевморпути на мысе Северном), и под руководством этой тройки были подготовлены имеющиеся самолеты на мысе Уэллен, в бухте Лаврентия и на мысе Северном (самолет Н-4, два самолета АНТ-4 и один самолет У-2). Было также дано распоряжение немедленно мобилизовать собачий транспорт и с помощью последнего создать промежуточные базы горючего и продовольствия.

Однако наличие одних только местных ресурсов не могло быть достаточным. Правительственная комиссия предложила направить на пароходе «Сталинград» из Петропавловска 2 легких самолета Ш-2 и из Владивостока на пароходе «Смоленск» 5 самолетов Р-5, два самолета У-2 и на пароходе «Совет» самолеты пилотов Болотова и Святогорова. Кроме того из Хабаровска были направлены летом 3 самолета под управлением пилотов Водопьянова, Доронина и Галышева.

Правительственная комиссия, учитывая необычайные трудности зимнего рейса на Чукотку со стороны Камчатки и Дальневосточного края, решила использовать возможность переброски самолетов со стороны Аляски. Для этой цели Правительственная комиссия командировала в Америку т. Ушакова (назначенного впоследствии в Ванкареме уполномоченным Правительственной комиссии) и летчиков Слепнева и Леваневского, прилетевших в Ванкарем на двух купленных в Америке самолетах.

Таким образом в дополнение к 4 самолетам, имевшимся на берегу, для спасения было направлено 16 самолетов. Однако по разным причинам непосредственное участие в спасении челюскинцев приняли только семь летчиков (тт. Ляпидевский, Леваневский, Каманин, Молоков, Доронин, Водо-

ньянов и Слепнев), усилиями которых и был спасен весь состав лагеря.

В качестве глубокого резерва были направлены на Север отряд дирижаблей и через Атлантический океан к лагерю Шмидта мощный ледокол «Красин», введенный в строй ударными темпами лучших производственников Балтийского завода. Ледорез «Литке» был также поставлен в ремонт, после которого он должен был выйти в Арктику в район Чукотского моря.

На пустынном берегу Ванкарема к прилету советских летчиков был приготовлен аэродром, готовый к приему любой конструкции самолетов. Здесь к этому времени была установлена радиостанция, заброшено горючее, продовольствие и построено жилье.

Хорошо налаженная работа радистов побережья Ледовитого океана позволила с самого начала ежедневно иметь двустороннюю радиосвязь. Лагерь Шмидта постоянно был осведомлен о проводимых Правительственной комиссией мероприятиях.

Нужно отметить также и то обстоятельство, что жители побережья Чукотки, привлеченные к оказанию помощи, в стужу, холод и пургу самоотверженно выполняли задания по созданию баз, устройству посадочных площадок, а также по расчистке аэродромов от снежных стругов.

Самолеты стягивались к Ванкарему. После героического полета т. Ляпидевского готовились новые пилоты к полетам над льдами Полярного моря. Звено т. Каманина, поднявшееся с обледенелых берегов Камчатки, направилось к Ванкарему через тайгу, через безлюдные пространства Анадырского края. Упорно вырывая часы у суровой Арктики, из Хабаровска следом за ними двигались тт. Водопьянов, Доронин и Галышев. Через пургу, метели, частые туманы и снегопады самолеты достигли Анадыря, откуда тт. Водопьянов и Доронин, преодолев Анадырский хребет, перелетели в Ванкарем.

Начиная с 7 апреля установилась погода, и тут-то развернулись решающие операции.

Прибывшие советские летчики тт. Каманин, Молоков, Слепнев вывезли сначала 5 человек (7 апреля), затем 22 человека (10 апреля) и 35 человек (11 апреля), в том числе начальника экспедиции т. Шмидта.

В течение 12-го и 13-го вместе с подоспевшими к ним пилотами тт. Водопьяновым и Дорониным они закончили переброску челюскинцев на материк и доставили больного т. Шмидта в город Ном на Аляску.

13 апреля — ровно через два месяца со дня гибели «Челюскин» — были вывезены на материк последние 6 челюскинцев, во главе с исполняющим обязанности начальника экспедиции А. П. Бобровым, капитаном В. И. Ворониным и остававшимся до конца на посту радистом т. Кренкелем.

По полученным на 13 апреля данным уже переправлены в Уэллен 45 человек.

Ценные грузы, кинопленка, на которой запечатлены все основные моменты плавания «Челюскина» и жизни лагеря, научные инструменты, судовой журнал, записи метеорологических и ледовых наблюдений и научные материалы забраны и доставлены на материк.

Лагеря челюскинцев в **Ледовитом океане** больше **не существует.** Операция по спасению челюскинцев закончена.

Председатель Правительственной комиссии.
В. КУЙБЫШЕВ
Члены комиссии: С. КАМЕНЕВ, УНШЛИХТ, ЯНСОН, ИОФФЕ

Блестящая победа завоевана

„Правда"

Великая война на Северном ледовитом океане закончилась блестящей победой большевиков.

Это была война. Против большевиков были пущены в ход сильнейшие и убийственные средства, превосходящие военную технику современной буржуазии. Дикая пурга преследовала советских летчиков сильнее, чем это могли бы сделать ядовитые газы. Льды держали в двухмесячной осаде мужественный коллектив лагеря Шмидта, и напор их сносил аэродромы и постройки. Грохот льдов действовал морально на осажденных, как непрерывный орудийный обстрел. Все было сделано для того, чтобы сломить дух небольшого советского отряда. Но с первого дня, когда команда «Челюскина» оказалась на льду, и до последнего дня, когда остались на льду только шестеро, твердое, боевое настроение не покидало бойцов.

Большевики победили в этой войне потому, что на их стороне была мощная современная техника и высшее командование страны могло сразу же своими собственными средствами сосредоточить необходимые для отпора силы. Нужны были мощные самолеты, приспособленные для полетов на далеком Севере. Эти самолеты есть. Они изготовлены на советских заводах, советскими людьми. Они могут выдержать и выдержали самое суровое испытание. Нужны были корабли, которые могли бы в самом скором времени подойти к месту крушения и перебросить оборудование. Эти корабли есть. Если бы понадобились аэросани.— есть аэросани. Были отправлены дирижабли. В далекое плавание ушел ледокол.

М 155092 — 9776.
Архангельской областной научной библиотеки им. Н.А. Добролюбова 67/63
Кабинет Севера Обл Библиотеки им. А. Н. Добролюбова

«Челюскин» погиб в ледяной пустыне. Но всюду на окраине оказались советские населенные пункты и в них энергичные советские люди. Днем и ночью работали радиостанции, и возбуждающий ток революционной энергии передавался непосредственно из Москвы.

Большевики победили потому, что в этой войне они проявили сочетание американской деловитости с революционным размахом, показали замечательное искусство организации и пламенный энтузиазм. Правительственная комиссия, организованная сейчас же, как только была получена весть о гибели «Челюскина», была по своим задачам и по всему стилю своей работы военным штабом. Вся советская общественность выстроилась, готовая принять к выполнению любой приказ.

Большевики победили потому, что по первому требованию они могли мобилизовать в указанном месте столько бойцов-героев, сколько было необходимо. Никто не сомневается в том, что если бы понадобилось послать в десять, в сто раз больше таких же бойцов, Советская страна не испытала бы недостатка в них. Но на войну со льдами не приходилось **посылать.** Туда **рвались,** и тот, на чью долю пала высокая честь подвига, был предметом зависти для сотен и тысяч оставшихся.

Большевики победили потому, что ломающимся льдам могли противопоставить свою несокрушимую спайку, свою революционную цельность, свое стальное единство. Боевая спайка большевиков с беспартийными была в лагере Шмидта. Боевая спайка — в стране, которая дралась за челюскинцев. Не изгладятся из памяти документы исторических этих дней — правительственные сводки и радиограммы из лагеря Шмидта. Сводки — лаконические, простые, деловитые—заряжены были железной волей вождя партии и страны. Страна видела его сквозь строки официальных сообщений, и его непоколебимая уверенность в победе передавалась миллионам. Эту уверенность чувствовала горсть советских лю-

дей на льдах. Великая боевая выдержка ленинского штаба перекликалась с великой выдержкой отряда в лагере Шмидта, словно они в глаза друг другу смотрели через тысячи километров: вождь партии и начальник крохотной армии челюскинцев.

Люди на далеких льдинах — родные всей Советской стране. Не могло быть колебаний в вопросе о помощи им. Не возникал вопрос о жертвах и затратах — вопрос неизбежный в каждой капиталистической стране. На революционной войне, как в революции: все на помощь передовому отряду!

Советские летчики летели, не считаясь с риском, но летали с высоким техническим искусством. Они чувствовали ответственность задания правительства. **Ляпидевский, Леваневский, Молоков, Каманин, Слепнев, Водопьянов, Доронин показали чудеса героизма, показали, на что способен стосемидесятимиллионный народ, когда встанет вопрос о защите его родины.**

Миллионы людей по всему земному шару следили пристально, иные затаив дыхание, за этой войной. Подавляющее большинство, трудящиеся всего мира, следили с глубоким волнением, с величайшим сочувствием, и челюскинцы были им дороги, потому что они не просто пострадавшие, а бойцы любимой Советской страны.

Надо ли скрывать, что было и ничтожное по численности своей, но еще очень властное меньшинство, которое пристально следило за героической борьбой наших летчиков, желая им в душе провала? Враги пророчили нам неудачу, прикрывая злорадство плохо сделанной миной лицемерия. Враги мысленно подставляли на место пурги, на место торосов, на место полярной стужи совсем другие величины. И победу советских летчиков они должны были принять как поражение не только природы, но и свое собственное.

В капиталистической стране челюскинцы были бы осуждены на верную смерть. Их убили бы не столько полярные льды, сколько гнилой буржуазный скептицизм и холод омертвевшей общественности. Наблюдая вой-

ну Советской страны с Ледовитым океаном, буржуазные специалисты, признанные знатоки Севера, знаменитые исследователи говорили, покачивая головой: «Борьба бесцельна, самолеты не спасут челюскинцев, в лучшем случае они могут сбросить медикаменты и продовольствие, посадка на лед невозможна». Они подсчитывали в марках, франках, фунтах цену спасения и находили, что «это невыгодно».

Эту капиталистическую арифметику опрокинул большевистский напор. Скептицизму, маловерию, боязни риска нет входа и пропуска в советские ворота. Правительственная комиссия давала задание: вперед! Никто еще не летал в таких условиях — летите первые! Никто не пересекал Анадырского хребта — пересекайте!

И так же обстоит дело с вопросом о «затратах». Личность буржуазного исследователя немного стоит в капиталистических странах. Сколько погибло отважных борцов только потому, что правительства не находили нужных сумм на спасение, а общество было равнодушно! **Спасать челюскинцев в условиях капитализма значило бы нанимать у капиталистов суда, покупать летчиков, расценивать героизм на золото.**

Среди позора, которым запятнало себя царское правительство, выделяется по драматизму своему история гибели лейтенанта Седова. Легкомысленно была снаряжена его экспедиция. На утлом судне «Святой Фока» он отправился в льды во славу националистической шумихи, затеянной черносотенным «Новым временем». А когда он потерпел крушение и стало известно, что отважный человек погибает вместе со спутниками своими на льду, царское правительство отказалось от помощи, не расщедрилось ни на одну копейку — пусть погибает!

В Советской стране дорог всякий борец за революцию.

Советскому правительству не приходилось задумываться над тем, дадут ли капиталисты свои суда и самолеты, найдется ли достаточное число людей, которые продадут свои услуги. Советское правительство —

полный хозяин в своей стране. Никто не может нажиться на бедствии и сделать спасение людей источником высокого дивиденда.

Советской общественности не приходится подгонять свое правительство. Советское правительство не должно боязливо оглядываться на общественность. Нет этого деления, неизбежного в капиталистическом обществе. Коммунистическая партия связана неразрывно с трудящимися всей страны, в этом сила Советского союза.

Два месяца войны за челюскинцев вошли в славную историю пролетарской революции. Это было незабываемое время не только общего и сдиного под'ема любви к доблестным челюскинцам, оказавшимся в беде, тревоги за них, но и общей боевой проверки нашей готовности к испытаниям. Партия и миллионы беспартийных почувствовали в эти дни железную и непреклонную волю руководства, и от этого было такое спокойствие, такая уверенность в победе.

И эта блестящая победа завоевана!

6
Герои нашей страны

„Известия"

С величайшей гордостью принимает пролетарская страна радиоволны с далекого Севера, которые несут весть о героических подвигах ее сынов. Крупнейшие авторитеты, самые бесстрашные исследователи полярных тайн, вроде **Р. Ларсена** и **Х. Свердрупа**, люди с мировой славой, отдавая должное героизму наших летчиков, скептически смотрели на самую возможность спасения челюскинцев на самолетах. Но и тут случилось «чудо», непонятное даже лучшим людям капиталистического мира. В нечеловечески-трудных условиях, при

леденящих кровь морозах, в пургу летели наши славные храбрецы. Они терпели неудачи, они рисковали жизнью, но, сурово сдвинув брови, они двигались к цели. И, вопреки всем скептикам, они одержали уже **исключительно блестящую победу.**

Почему?

Потому же, почему «большевики удержали власть».

Потому же, почему полуодетые красноармейцы голодной и разоренной капиталистами страны вдребезги разгромили нашествие многочисленных интервентов и палачевской контрреволюции.

Потому же, почему руководимый железной партией пролетариат понастроил бесчисленные первоклассные заводы и могучей рукой переделал деревню, срезав кулачество с поверхности земли и оказав решительную помощь в повороте крестьянства к колхозному строю.

Потому же, почему на всех фронтах труда и борьбы развязались гигантские творческие энергии. Все это происходит **потому,** что наша страна есть страна **пролетарской диктатуры,** есть страна **социализма,** где трудящиеся массы стали хозяевами жизни, где они сами строят свою «судьбу», где они сами куют свое будущее счастье и счастье всего человечества. Оттого так безбрежен океан их энергии, оттого так плодородна почва, которая родит героев, плоть от плоти и кость от кости широчайших народных масс и прежде всего пролетариата и его боевой и несокрушимой партии. Верность великому делу не покидает ни на минуту отважных бойцов. Это—не муштра фашистской казармы, не «послушание трупа», которое вбивают палками в одуряемого солдата капиталистической армии. Здесь суровая внутренняя дисциплина людей, объединенных страстной преданностью самому благородному делу на земле — борьбе за коммунизм. Трудящиеся массы **сами,** руководимые своей пролетарской партией, построили фундамент социализма и часто строили его целые годы в условиях экономической полублокады и под постоянной

угрозой нападения. Нас не баловали «кредитами», и напрасно иные думают, что их скупость на этот счет задушит нас: мы стоим твердыми ногами на путях экономического развития с темпами, неизвестными ни одной капиталистической стране; как раз сегодня один СТЗ спускает с конвейера **стотысячный трактор** — цифра, о которой мечтал **Ленин,** как о всей сумме всех тракторов. Нерасчетливая «скупость» наших контрагентов лишь усугубляет их собственный экономический кризис. И точно так же идем мы **своими** путями в области неизведанного, в экспедиции, под воду, в выси стратосферы. Великая страна не ждала, пока ей помогут **со стороны:** она мобилизовала **свои** силы, она призвала **своих** сынов, и те ринулись в битву, в таинственные туманы Севера. Весь мир признает теперь подвиги отважных.

Спасение челюскинцев — чрезвычайно важный симптом. Оно говорит неизмеримое о качествах наших летчиков, их мужестве, их решимости, их отваге, их уме, их характере, их преданности социализму, рабочему классу, партии. Не подлежит никакому сомнению, что с такими храбрецами нам не страшны будут никакие испытания, которым хотят подвергнуть нашу страну авантюристские военные клики некоторых капиталистических государств.

Слава героям нашей великой родины

Из статьи „Герои нашей страны" „Комс. правда"

Еще один блестящий подвиг вписан в великую книгу побед нашей страны! Перед растроганным и благодарным отечеством всех трудящихся была смело начата, точно разыграна и блестяще закончена эта величайшая арктическая симфония смелости и дисциплины, эта дерзкая, большевистская атака в глубокий полярный тыл.

Невиданный в истории рейд нашей авиационной конницы, сокрушающий прорыв, организованный ею в цепи ледяных ловушек, расставленных самой природой на этой территории холода и льда, вернул нам горсть большевистских спартанцев, которые по праву заслужили внимание и симпатию всего мира.

И если у нас есть все основания восхищаться безграничной отвагой и мужеством наших летчиков, то не меньше поводов есть у нас и для того, чтобы в самых высоких и теплых выражениях оценить подвиг тех, кто превратил время своего пребывания на льдине в своеобразную школу большевистского мужества.

Маркс в «Коммунистическом манифесте» с гордостью предсказывал, что только социалистический строй развернет **полностью** в человеке те качества, какие в нем заложены природой. Только при социалистическом строе в новом человеке разовьются такие его черты, которые загажены всей накипью буржуазной морали, покрыты толстым слоем капиталистического шлака и частнособственнической копоти.

Сейчас мы вступаем в эпоху такого рас-

цвета человеческой личности в условиях социалистического строя. Сейчас это положение Маркса нашло свое блестящее подтверждение в известных словах Сталина: «Нет таких крепостей, которыми бы не могли овладеть большевики».

Перед нами не герои, противопоставляемые толпе и возвышающиеся над нею, как полубоги. Перед нами новое поколение насквозь земного человека социалистической эпохи, плоть от плоти тех масс, какие творят сейчас историю нового мира. Молоков и Каманин, Водопьянов и Ляпидевский, Леваневский и Слепнев — вот герои нашего времени. Это поколение бесстрашных не побоялось распахнуть настежь двери в стратосферу. Оно двинулось в пески Кара-Кумов и на озеро Балхаш. Оно стояло на вахте в бессонные ночи эпроповских экспедиций. Оно занесло на доску почета своей крепкой и уверенной рукой стотысячный номер сталинградского трактора. Оно закончило сборку величайшего в мире сухопутного самолета «Максим Горький», зажгло огни новых домен, включило рубильники новых предприятий, держало и держит в руках руль нашей индустрии и сельского хозяйства.

Но вот из подворотни капиталистического мира раздается хорошо знакомый гнусавый и хриплый голос: «Построить передовые в техническом отношении заводы,— читали мы сравнительно недавно в «Таймсе»,— можно и в Абиссинии. Надо еще освоить эти заводы. Буржуазная машина будет мстить революционной идее. Вам не удастся добиться покорности и оседлать передовую технику».

Бойцы и строители социализма десятки и сотни раз били и будут бить это утверждение фактами. И подвиг, только вчера совершенный советскими летчиками в ледяной «Сахаре» Арктики, наносит ему удар в висок.

Несколько дней назад нами было получено письмо от поседевшего в ледовитых боях мирового полярника Свердрупа. Свердруп отнюдь не соглашался с подголосками из

капиталистической подворотни. Он отдавал должное мужеству Ляпидевского и в то же время дружески предостерегал:

«Я должен подчеркнуть, что меня очень поразила работа советских летчиков, их опыт в исследовании Арктики. Летчики могут также вести самостоятельные спасательные работы. Но я сомневаюсь, чтобы это принесло очень большую пользу. **Они должны снабжать лагерь челюскинцев всем необходимым до того момента, пока ледокол не возьмет последнего члена экспедиции.** Спасать челюскинцев при помощи ледоколов **лучше всего в конце мая или в начале июня,** когда температура воздуха упадет до точки замерзания».

Советские летчики не могли пойти навстречу этой осторожности. Их самолеты не были оборудованы тормозами системы Свердрупа. Ибо речь шла не о безумстве риска, а о хладнокровии и мастерстве, о большевистском стиле овладения **техникой смелости.**

Процесс создания новой техники социализма во всех областях гармонически сочетался с процессом рождения и создания командиров этой новой техники. Точность, смелость, выдержка и глубина освоения— вот их отличительные черты. Свердруп, как и многие другие, не замечал того, что с такой силой подчеркивалось не раз и вновь было подчеркнуто последней победой наших полярных летчиков.

Под их руководством без отказа работали **наши** советские серийные машины, построенные из **наших** материалов, по **нашим** чертежам, **нашими** руками, но мы не только изготовили эти прекрасные крылатые машины, в подлинном смысле слова ставшие вестниками побед! Мы еще и наделили их, если можно так выразиться, **даром речи.** Блестяще выдержала труднейшие испытания и советская радиотехника. До октября 1917 года на огромном протяжении от Архангельска до мыса Дежнева работали две игрушечных кустарных радиостанции. Здесь расстилалась в полном смысле слова

немотствующая пустыня. Сейчас над всей этой безбрежной территорией раскинута целая сеть отличных радиостанций, и т. Кренкель — радист «Челюскина» — закрыл уста своей аппаратуры только тогда, когда вошел последним на борт воздушного корабля.

Стройный хор восхищенных возгласов, раздающийся сейчас на страницах иностранной буржуазной печати, есть только дань невольного признания врага. Мы приведем из всей этой груды отзывов, передающих глубокое и несколько растерянное удивление перед масштабами большевистского мужества, лишь две строки, помещенные в чехо-словацкой **«Народни освобозени»**. «Героические подвиги челюскинцев,— пишет газета,— **особенно замечательны на фоне переживаемого нами безвременья».** На фоне капиталистического безвременья подвиги челюскинцев и их спасителей—новый мощный аккорд в торжественном гимне социалистических побед, новое блестящее доказательство превосходства, силы и крепости всей нашей системы.

В ответ на победный рапорт о спасении всех челюскинцев Центральный комитет ленинского комсомола в публикуемом сегодня постановлении берет на себя перед партией и правительством ответственнейшую задачу — окомсомолить Арктику,— послать 100 наиболее отважных и проверенных комсомольцев на освоение Северного морского пути. Это обязательство будет выполнено с честью.

Скромные, сдержанные в своей торжественности строки приветствия, обращенные сегодня тт. Сталиным, Молотовым, Ворошиловым, Куйбышевым и Ждановым к героям Советского союза, подкрепляются единодушным горячим возгласом трудящихся масс нашей страны.

Слава героям нашей великой страны!

Слава партии, ведущей страну от победы к победе!

Слава нашей стране, на благодатной почве которой выросли, окрепли и уверенно вдели ногу в стремя своих самолетов наши герои!

Триумф советской авиации

Из передовой „Правды"

Тысячи километров отделяли ледяной лагерь Шмидта от центров Советского союза. Тысячи километров суровой тайги, неисследованных горных хребтов, унылой тундры и одетых в ледяную броню полярных морей. Но и в Арктике нет крепостей, которых не могли бы взять большевики!

Радиостанции обеспечили непрерывную связь с лагерем. На диком, безлюдном берегу у мыса Ванкарем в кратчайший срок сумели организовать спасательную базу, обеспечить ее средствами передвижения, горючим, продовольствием, жилищами. Несмотря на аварии, вызванные тяжелыми условиями Арктики, на Север прилетели самолеты в количестве, достаточном для спасения всех ста челюскинцев.

Спасение челюскинцев — триумф советской техники, в первую очередь ее авиации.

Ляпидевский, первым проникший с материка на льдины, вывез из лагеря женщин и детей, совершив полет в условиях, когда каждое неосмотрительное движение означало гибель. **Бабушкин** перелетел из лагеря на маломощном самолете-амфибии, «заплатанном» и подвязанном только тем, что могла ему предоставить неприхотливая лагерная «мастерская». **Леваневский** в слепящей полярной пурге доставил из Аляски в Ванкарем Ушакова и спас экипаж своего самолета.

Молоков, Каманин, Слепнев, пройдя большой и трудный путь, тотчас же вылетели в лагерь и, несмотря на исключительно сложные условия посадки, **по нескольку раз в день** совершали полеты. **Галышев, Доронин,**

Водопьянов, собрав машины в Хабаровске, преодолели около пяти тысяч километров до Анадыря, на промежуточных пунктах откапывая самолеты из снега, летая и в туманы и в пургу. Доронин и Водопьянов пересекли неизведанный Анадырский хребет.

Вот каких героев выпестовала советская авиация! Их тысячи! На советских самолетах, опытные и отважные, безгранично преданные своей родине, они поднимаются вверх, охраняя неприкосновенность страны, поддерживая «службу связи» разветвленного народного хозяйства.

Тов. **Шмидт,** руководитель экспедиции на «Челюскине», несмотря на серьезную болезнь, даже не сообщая о ней, продолжал оставаться на посту, отказываясь покинуть лагерь в числе первых. Наши летчики, несмотря на неисчислимые трудности, также самоотверженно выполнили свой долг, покорив суровую природу Арктики. Слава им! Слава советским полярникам, расширяющим пределы освоенных нами пространств!

Советской конструкции, из советских материалов

Зам. нач. ГУАП
А. БЕЛЕНКОВИЧ
„ЗИ"

Работы по спасению челюскинцев были экзаменом не только для наших отважных летчиков. Не менее серьезному испытанию подвергались и советские самолеты, которые в суровых полярных условиях показали высокое качество безотказной работы. **Каманин, Молоков, Доронин, Галышев, Водопьянов, Ляпидевский совершали свои героические полеты на серийных советских машинах,** целиком сделанных нашими заводами.

80 человек, снятых со льдины, были вывезены на самолетах Р-5. Блестящее каче-

ство этой машины было подтверждено еще в 1931 г., когда **Р-5 завоевал первое место на международном авиационном конкурсе в Персии, показав лучшие результаты, чем самолеты французской фирмы Потэз.** Самолет Р-5 сконструирован группой советских инженеров во главе с тт. **Кочерыгиным** и **Поликарповым.** На Р-5 стоит мотор М-17, мощностью в 540 лошадиных сил. В нормальных условиях эксплоатации Р-5 подымает двух пассажиров, а будучи превращен в почтово-пассажирскую машину, подымает 3 человек.

Чтобы приспособить Р-5 для полетов в тяжелых условиях Арктики, нашим летчикам, в частности т. **Водопьянову,** пришлось преодолеть немало трудностей. При низких температурах существующая система водяного охлаждения непригодна: вода в бачках замерзает. Низкая температура воздуха затрудняет нормальную работу летчика и наблюдателя. При больших морозах теряется амортизационное свойство резины шасси. Отражается температура и на работе самого мотора. В полярных условиях бензин плохо испаряется и требует специального подогрева снизу.

Наши летчики блестяще преодолели эти трудности. На самолетах был устроен усиленный подогрев входящего воздуха, отеплен расширительный бачок водяной системы охлаждения мотора, поставлены специальные приборы, подогревающие кабину и одежду летчика и пассажиров, введен подогрев амортизатора.

Машина, на которой летал т. **Ляпидевский,** — двухмоторный самолет АНТ-4 конструкции крупнейшего авиоспециалиста **А. Н. Туполева.** АНТ-4 имеет такую же конструкцию, как и самолет «Страна советов», совершивший в свое время блестящий перелет в Америку. На самолете АНТ-4 стоят те же моторы, что и на Р-5, АНТ-4 подымает 12 пассажиров.

Помимо этих самолетов в Арктике работал небольшой самолет амфибия Ш-2 конструкции советского инженера **Шаврова,** на котором т. **Бабушкин** совершил перелет из

лагеря в Ванкарем. Амфибия представляет собой легкий двухместный самолет с мотором в 100 лошадиных сил и предназначается как для морских, так и сухопутных полетов. Недавно амфибия была применена для ледовых разведок в Арктике и показала хорошую работу. Перелет т. Бабушкина на амфибии является огромной победой. Нельзя забывать, что у самолета были сломаны несущие подкосы крыла, и он был отремонтирован в лагерных условиях самым примитивным образом.

Не говоря уже о блестящих успехах советских летчиков, совершивших ряд полетов из Ванкарема в лагерь Шмидта, надо указать также и на то, что **до Ванкарема самолеты покрыли около 5 тыс. км. в труднейших метеорологических условиях и по совершенно непроложенной** трассе. На пути от Хабаровска до Ванкарема летчики могли рассчитывать только на бесперебойную работу мотора. Их расчеты оправдались — **советские самолеты и моторы работали безукоризненно.** Этому в огромной мере способствовала исключительная технически грамотная и высококультурная эксплоатация материальной части, которую проявили летчики.

Какие предварительные выводы может сделать авиопромышленность из работы по спасению челюскинцев? Прежде всего наши конструктора должны учесть, что в полярных условиях **посадка и взлет требуют от самолетов минимальной посадочной скорости и минимальной площади для под'ема и взлета,** следовательно, в самолеты надо вводить новые приспособления, снижающие посадочную скорость, уменьшающую разбег при взлете. Такие приспособления уже имеются и проверены в испытаниях. Так например, существуют специальные **закрылки,** которые при посадке открываются и дают большое увеличение об'емной силы, уменьшая таким образом посадочную скорость самолета.

Возникает также вопрос об устройстве **специальных воздушных тормозов,** которые уменьшали бы посадочный пробег. Вместо

резиновых амортизаторов нужно ставить гидравлические или пневматические амортизаторы. В этой области также ведутся успешные работы, и в скором времени новые амортизаторы могут быть введены в самолетах.

Для улучшения условий работы при низких температурах возникает необходимость сконструировать **специальную кабину,** где для обогрева использовалось бы тепло мотора. Вместе с тем для полярных полетов самолеты должны быть оборудованы приборами, позволяющими летать **в тумане и без видимости земли.** Как показывает блестящая работа наших летчиков при спасении челюскинцев, эти приборы давали им возможность проводить прекрасно «слепые» полеты. Сейчас задача заключается в том, чтобы сконструировать новые приборы, которые позволили бы **полностью автоматизировать управление самолетами.** Вместо водяного охлаждения мотора нужно ввести применение высококипящих жидкостей (гликоль) или паровое охлаждение.

Все это намечается лишь по предварительным данным. Конечно, после всестороннего изучения и исследования работы спасательной экспедиции появится ценнейший материал, который даст очень многое и для авиопромышленности и для наших полярных летчиков.

Лучшие люди нашей эпохи

Из статьи „Достойные сыны нашей великой родины" „Комс. правда"

Вот их имена: **Ляпидевский, Леваневский, Молоков, Каманин, Слепнев, Водопьянов, Доронин.** Им первым советское правительство дало высшую степень отличия — звание **«Героев Советского союза».** Отважные спасители наших челюскинцев, оправдавшие лучшие надежды страны, вызывают восторг и восхищение всего человечества. И то великое звание, которым отмечает сегодня наша великая родина своих достойных сыновей, справедливо можно считать почетным званием лучших людей нашей эпохи.

Из чего складывается облик героя? В буржуазном обществе принято отождествлять отвагу с безрассудством. Храбрость и самоотверженность считаются чем-то вроде припадков безумия. Ибо мораль класса торгашей и паразитов, исторически обреченного на гибель, не содержит в себе стимулов, побуждающих к высочайшим и бескорыстным проявлениям лучших качеств человеческой индивидуальности.

В боях за социализм, в классовых схватках с капитализмом плавится чудесный человеческий материал. Эти люди — герои не потому, что умеют вспыхнуть фейерверком, ослепить окружающих припадком «безумной смелости». Нет! Их мужество и доблесть — органические черты класса, который их породил, воспитал и выдвинул в первую свою шеренгу. **Наш герой — лучший, самый передовой, самый преданный, самый бесстрашный пролетарий.** За его спиной стоят сто шестьдесят восемь миллионов трудящихся Страны советов. За его спиной — многомиллионная ленинская

партия и дважды краснознаменный комсомол. И, отделяясь от обледенелой Чукотской земли, уходя на самолете в туман и мглу Арктики, он заражен высоковольтной энергией своего класса, он чувствует за собой уверенную, мощную руку партии и Центрального комитета, он знает, что за ним с любовью и отеческой заботой следит великий вождь революции — товарищ Сталин.

Наш герой прост. Он предан делу до конца. Он — дисциплинированный боец революции. Ему чуждо всякое безрассудство. Он знает цену науке и технике — лучшим своим союзникам. Он умеет подниматься к вершинам своих достижений на крыльях, которые крепче дюралюминия. Имя этим крыльям — коллектив. Наш герой ясно видит цель, к которой стремится. И это удесятеряет его силы. Потому что его цель — не корысть, не стяжательство, не эксплоатация чужого труда, не тщеславие. Его цель — победа пролетарской революции. Его гордость — гордость шестой части земного шара под знаменем Ленина. Вот почему таким ярким пламенем разгорается в нем все лучшее, высокое, достойное, что заложено природой в натуре человека. Вот почему ни одна эпоха в истории не знала, да и не могла знать таких героев, как наша, советская эпоха.

Штурм и победа

Н. БУХАРИН
„Известия"

На далекий Север, в неисследованные пустыни снега и льда ушли на «Челюскине» отважные люди, следопыты из пролетарской страны, которая прокладывает новые исторические пути. Каждый день могучая сила, отвоеванная у природы, — радиоволна — несла по эфиру вести из суровых дальних краев. И у огромной массы тружеников тревожно сжались сердца, когда бока «Челюскина» были сдавлены ледяными глыбами и гордый корабль затонул в пучинах холодного моря. Отряд посланцев пролетарской страны очутился внезапно на льдине, которую несло все дальше от материка, несло в неизвестность. В такие моменты у средних людей холод проникает в самое сердце, разум дает перебои, мужество тает, как дым, и зверь просыпается в человеке: он топит ближнего своего, лишь бы уцелеть самому; он крадет себе в запас лишний кусок продовольствия, лишь бы прокормить себя; он готов, как людоед, щелкать зубами на товарища по несчастью, когда уже нет пищи; он дерется кулаками, локтями, ногами, лишь бы отбить первую возможность спасения для себя. Но и большим людям с горячими сердцами и крупным умом редко удавалось дать миру такой замечательный образец мужества, выдержки, организованности, какой дал всему мыслящему человечеству **лагерь Шмидта.**

Ни на одну секунду не покидала это чудесное и странное становище организующая героическая воля. Ни на одну секунду не рассыпался на человеческую дробь сплоченный коллектив. Ни на одно мгновенье не улетал интерес к живой жизни

социалистической родины, к биению революционного пульса великой партии.

Лагерь — хозяйство, лагерь — школа, лагерь — лаборатория, лагерь — частичка страны и партии — продолжал спокойно и методически свою работу. Его вожак давал радиограммы, строгие и скупые: ни одной жалобы, ни одного крика о помощи. И когда болезнь схватила его за горло и свалила с ног, он скрыл эту болезнь, чтобы не лишить себя великолепной чести оставаться до конца на опаснейшем посту, на льду, который рассыпается на куски, разверзая черные смертоносные водяные бездны. Лавровый венок на головы героев!

Вся страна пришла в движение. Был дан приказ: «На помощь челюскинцам!» С огненной поспешностью пришли в движение корабли и аэропланы, и их закаленные водители пошли **на небывалый штурм.** Через неизведанные, мрачные северные хребты, метели, снежные бури летели отряды отважных пилотов, которых филистеры считали безумцами. Они делали перелеты, которых не знал мир. Их оледеневшие самолеты вдруг падали с высоты и ломались, как игрушки, среди хохота стихии. Они бывали заброшенными среди безбрежных равнин, среди жуткой глади снегов и беззвучной, мертвой тишины ледяных, холодных просторов.

Но они шли к цели. Они вновь и вновь налаживали свои стальные птицы и снова вместе с другими летели на помощь товарищам. Они летели, как бесстрашные орлы, привыкшие к воздушной стихии. Они немигающими глазами смотрели в оскал зубов смерти, которая подстерегала их на каждом коварном воздушном ухабе среди жгучей ледяной стужи. И вдруг стремительной, блестящей атакой они ринулись на лагерь и с неслыханной быстротой вырвали из самого зева смертельной опасности всех челюскинцев. Какой неувядаемой славой покрыли себя наши герои! Навсегда алмазами сияют их имена, отважнейших и храбрейших, и миллионы сердец бьются в восторге от неслыханных подвигов ге-

роев, которых породила родина международного пролетариата.

Эта эпопея — победная героическая песня, которую пропела на весь мир наша страна. Песня о штурме и победе, песня о славной битве, песня о замечательных людях, которые творят чудеса!

Но не забудем и запомним: их могучей победе помогли тысячи и тысячи других людей—те, кто строили самолеты; те, кто вычисляли точные формулы; те, кто делали модели; те, кто ставили радиостанции, творили сложные аппараты, в бессонные ночи думали над непонятными загадками науки; те, кто на сотнях заводов изготовляли металл, добывали руду, искали ее; те, кто воспитывали характеры, вели в бой миллионы, вырабатывали великие планы битвы за социализм и могучей дланью направляли миллионы воль в сторону одной цели.

Герои-полярники и герои-летчики — это не пророки и кудесники чужой земли. Это наши, родные и дорогие. Их породила наша страна, их породили все строители нового лучезарного будущего, их породила наша партия — несгибаемая и несокрушимая, направляющая и руководящая сила. И горе тем, кто посягнет на эту великую силу великого коллектива, который творит чудеса!

Героям

Герои, чьим стальным, чьим быстролетным птицам
Неодолимых нет дорог!
Чтя ваше мужество, мы видим в нем залог
Грядущих подвигов в те дни, когда к границам
От мирного труда оторванной страны
Внезапно ринутся зачинщики войны.
Злой, вражеский напор предвидим мы спокойно.

Врага вы встретите достойно,
Стальные наши летуны!

ДЕМЬЯН БЕДНЫЙ

Привет вам, советские летчики

КАРЛ РАДЕК
„Известия"

Есть ли в великой нашей стране, от Березины до Тихого океана, от зимовок Арктики до подступов к Памиру, такое место, где не забились от восхищения сердца, когда радио принесло весть, что уже три четверти экипажа «Челюскина» вне опасности? По всей стране катится волна бурной радости, об'единяющая все народы СССР в одну семью. Есть что-то великое, всемирно-историческое в этой радости.

Старая Россия никогда не об'единялась в одном общем чувстве. Если бы царское правительство послало в Арктику экспедицию и с ней случилась бы беда, то разные ведомства в течение целых недель спорили бы между собою о том, кто же обязан заняться ее спасением. Столичные газеты подняли бы шум вокруг этого дела, но до народной массы не дошел бы призыв попавших в беду. А те из рабочих или крестьян, которые узнали бы случайно из газет о происшествии, плюнули бы и сказали: «Вот, ироды, губят людей, даже экспедиции устроить не умеют!» Народные массы смотрели с глубоким недоверием на любой шаг и на любое предприятие ненавистных господствующих классов. Теперь даже школьники и пионеры изучили Берингово море; они ерзают по картам, ищут все эти Уэллены и Анадыри, измеряют пространства, отделяющие челюскинцев от материка, и знают наизусть название каждого аэроплана, принимающего участие в спасательной экспедиции, и его качества. Генерал Алексеев рассказывал Плеханову в 1917 году, что, когда он пытался удержать солдат на фронте рассказами о немцах, ко-

торые, победив, оторвут от России огромные куски территории, солдаты отвечали ему: «Мы — рязанские, к нам не дойдут». Сегодня хлопковая кампания в Узбекистане или дела наших нефтяников в Баку близки каждому крестьянину в ЦЧО; сегодня не только Владивосток — «нашинский», мы освоили нашим сердцем Камчатку и суровую землю чукчей, которую наши друзья Молоковы и Каманины при помощи своих стальных птиц связали с далеким московским центром, рассылающим этих птиц во все концы мира.

В гражданскую войну красноармеец прошел нашу землю от Архангельска до Баку и «освоил» ее. Во времена оны, «когда луганский слесарь Ворошилов водил полки по скошенным полям», красноармеец перевалил через Уральский хребет и, измерив своими ногами всю Сибирь, очищая ее от Колчаков, Каппелей и Семеновых, «освоил» ее до самого Владивостока. И дошли позже по путям, на которых белеют кости наших бойцов, новые великие полки и строили рабочие и крестьяне всего Союза Турксиб, и строили Магнитогорск, и строили Кузнецк, и строят заводы у Тихого океана, и будут создавать на Бурее новый угольный район. Вот это есть наша великая земля, омытая кровью и потом наших народных масс, обогретая их трудовым энтузиазмом, освещенная гением нашей партии, гением Ленина и Сталина. Поэтому-то она есть одно великое целое, поэтому-то она живет одним горем и одной радостью. И когда Сталин говорил: «Ни одной пяди чужой земли не хотим. Но и своей земли, ни одного вершка своей земли, не отдадим никому» — этим он сообщал миру не только наше решение, не только волю нашу, а и факт, состоящий в том, что эта земля действительно **наша.** Наша она не на основе дипломатических документов, не на основе наследственных прав, а на основе нашего труда, нашей крови и нашей любви.

И радуется великое наше пролетарское отечество не только потому, что мы спасли уже большинство бойцов, и сделаем все,

чтобы спасти всех. Мы радуемся, что спасли их, и спасли собственными силами, собственной организованностью, собственной техникой. Когда будет написана история челюскинской эпопеи, она развернет великую картину мужества и хладнокровья, выдержки и целеустремленности, воли и знания, которые созданы нашей революцией. Наши аэропланы пролетели из Хабаровска через пургу и метели над горами и реками тысячи миль на спасение сотни товарищей со льдов Арктики. Этот героический воздушный поход говорит ясно и громко всему миру, как они будут двигаться, когда придется бросить клич: «Социалистическое отечество в опасности!». Как работали ленинградские рабочие днем и ночью над ремонтом «Красина», чтобы ускорить его рейс, так будет работать вся трудовая страна, если придется подняться для отражения империалистского нашествия.

Заграничная печать мировой буржуазии следит с величайшим интересом за нашими боями в Арктике. Ее интересует, так сказать, «спортивная» сторона дела. Пусть она попытается продумать вещи поглубже и понять в челюскинском деле то великое новое, что в нем скрыто. В польской песне поется: «У плотников такие топоры, что прорубают все леса и горы» — у Советской страны такие силы, которые преодолеют все пространства и все трудности, чтобы обезопасить ее мирный труд. Привет нашим летчикам, героям рабочих и колхозников Советского союза, героям мирового пролетариата!

Производственный план выполнен

Н. ОСИНСКИЙ
„Известия"

Одной из самых характерных черт челюскинской эпопеи и спасания челюскинцев было то, что она, так сказать, протекала в обстановке советского быта и выявила, в какой мере такой быт прочно сложился.

В самом деле, сойдя на льдину, челюскинцы расположились на ней небольшим советским поселком. У них сразу развернулись все обычные в советском быту учреждения, организации, нравы и обычаи. Появились общественная столовая, «фабрика-кухня» и «хлебозавод». Возобновили свою деятельность «треугольник» и партийная организация. Была начата культурно-просветительная работа. Читались доклады на текущие темы. Тов. Ушаков, прибыв в лагерь, чуть ли не в первый же вечер сделал сообщение об итогах XVII партийного с'езда и т. п.

Все это кажется вполне естественным да таковым и является. А в то же время все это показывает, как прочно сложился новый общественный порядок, сопровождаемый особым, вновь родившимся бытом, и притом сложился такой общественный порядок, который сильнейшим образом повышает боеспособность людей в их борьбе с природой. Именно этому следует приписать то, что все участники экспедиции, высадившиеся на льдину, живыми и невредимыми доставлены на берег, что среди этого состава отнюдь не наблюдалось таких сцен дезорганизации, какие имели место среди потерпевших в свое время крушение около Шпицбергена итальянцев.

А среди тех, кто шел на помощь челюскинцам, — как там обстояло дело? Совер-

шенно таким же образом. Под руководством ЦК партии и правительства навстречу челюскинцам шло несколько отрядов — летчиков, дирижаблистов, полярников, шли по воздуху, по морю, по суше. И вот в том, как они шли, как сосредоточились, развернулись и взялись за дело, — в этом отразился опять-таки весь советский строй, со всем его бытом и опять-таки поэтому победил. Все делалось так, как делается на великих стройках Союза. На его гигантских заводах был выработан продуманный план, были пущены в ход все новейшие технические средства, было произведено массовое сосредоточение материальных и живых сил, была налажена железная рабочая дисциплина, было развернуто социалистическое соревнование и ударничество (все летчики работали именно так), была дана зарядка Центральным комитетом Всесоюзной коммунистической партии большевиков.

И результаты налицо: производственный план **выполнен на сто процентов.** Все сто четыре человека — на берегу, и даже восемь собак доставлены обратно.

Если буржуазные круги за границей сумеют по-настоящему вдуматься в то, почему же и как все это закончилось так блестяще, то не мешает обратить внимание на отмеченную выше сторону вопросов, она является основной. Мы побеждаем не случайно, в этом есть закономерность. Разрешение самых трудных хозяйственных, общественных и природно-географических проблем есть **закон,** свойственный новому, советскому строю, прочно сложившемуся у нас, на одной шестой части земного шара.

Этот строй разрешит и более трудные задачи, какие только ни встанут перед ним. И в особенности, если перед ним встанет задача—защищать свою целостность, свое мирное существование, свое бытие. Тогда вся страна заработает так, как если бы она спасала сто шестьдесят восемь миллионов челюскинцев. И она выполнит свой производственный план не хуже, чем спасая сто кавалеров ордена Красной звезды.

Секрет успеха

Михаил КОЛЬЦОВ
„Правда"

Все эти дни не хотелось брать в руки перо, пока не будет возможности написать с полным основанием три желанных слова.

Сейчас мы пишем их:

— **Все челюскинцы спасены.**

Все.

До одного!

Не только все люди. Спасено все ценное имущество, собаки, инструменты, приборы, рукописи. Спокойно, организованно, хладнокровно экспедиция Шмидта эвакуировала свой лагерь со льда. Белым медведям могут остаться лишь несколько досок, обрывки старых газет, пустые банки из-под консервов. Пусть возьмут пример некоторые наши хозяйственники, как переезжать со своим аппаратом с места на место...

Экипаж «Челюскина» и его командование — далеко не дома. Им предстоит еще долгий путь. Начальник экспедиции товарищ Шмидт болен. Может быть, и ряду других челюскинцев придется заплатить полярным ревматизмом за два месяца жизни в палатках на льду. Но это уже невзгоды, трудности, а не трагическая игра со смертью. Экспедиция Шмидта спасена, ей не угрожает внезапно, даже во время сна, вдруг провалиться в холодную бездну расколовшейся льдины.

Драматическая эпопея не перешла в трагедию. Она завершена счастливым концом.

В истории путешествий и открытий, в длинной летописи случаев гибели и спасения людей, захваченных стихией, этот последний эпизод на Чукотском море от-

личается основной и яркой особенностью.

Эта особенность: пути и средства спасения экспедиции Шмидта.

Никто и никак, будучи в здравом уме и твердой памяти, не скажет, что спасение челюскинцев было игрой случая. Что им попросту повезло.

О, нет!

Весь мир с замиранием сердца следил и видел во всех подробностях, как два месяца с переменным успехом шла неослабная, нарастающая в своем упорстве борьба, где предметом спора была жизнь ста человек.

Кто участвовал в этой борьбе?

С одной стороны:

Холодные пустыни арктических морей.

Чудовищная сила движущих и все сокрушающих ледовых массивов.

Пурга и морозы, в миллион раз более мощные, чем ничтожные по сравнению с ними запасы живого тепла в маленьких человеческих телах.

Цынга, скорбут, плеврит и десятки всяких других болезней, мстящих человеку за его попытки жить в полярных областях.

Неумолимое наступление весны, растапливающей даже полярную природу и выбивающей в буквальном смысле почву, то есть лед, из-под ног путешественников, потерпевших кораблекрушение.

С другой стороны:

Во-первых, радио.

Совсем еще молодая шеренга наших арктических радиостанций установила первую связь советской столицы с далеким лагерем.

Большое искусство, высокую технику и главное — громадную преданность своему делу нужно иметь, чтобы вот так, как мы видели сейчас, дни и ночи напролет сидеть в далеких, занесенных снегом избушках и трепетно ловить каждый писк в наушниках, передавать его дальше, не покидая своего поста ни на минуту.

Во-вторых, советские летчики.

О, эти летчики! Сколько о них пишется и говорится, и все еще мало, и все хочется еще что-нибудь сказать и еще что-нибудь добавить. Потому что ни у кого нет еще достаточно полного представления о том, что сделали эти люди во время операций с лагерем Шмидта, что они делали раньше и что еще сделают в будущем.

Веками человечество преклонялось перед мужеством моряков, уважало их упорство в борьбе со стихией, их жизнь вдали от семей и близких, в вечных опасностях бурного океана. Еще большим почетом были всегда окружены полярные путешественники и исследователи, эти подлинные герои, оставившие теплое человеческое жилье, шумные соблазны городов, зеленый шелест лесов для морозного безмолвия ледяных пустынь, для отшельнических зимовок далеко от всего человеческого и живого... Пришел двадцатый век, принес летающие машины, и мир пришел в восторг от доблести и геройства людей воздуха, от отваги и смелости пилотов, штурмующих небо.

Теперь сложите все это вместе или даже не сложите, а перемножьте: моряка, полярного путешественника и авиатора, — только тогда вы получите удивительную породу людей, именуемую советскими арктическими летчиками. Мы говорим «советскими», потому что это племя мало встречается за рубежом, оно выросло именно в нашей стране, имеющей много тысяч километров северного ледовитого побережья.

Как самоотверженны эти люди! Как они преданы своему делу, своей родине и ее интересам, и ее хозяйству, и ее населению! И разве нельзя судить по этой их преданности, по безграничной храбрости, проявленной в спасении челюскинцев, как они будут бороться, как будут они сражаться, если их родина подвергнется опасности уже со стороны людей, вооруженных, нападающих врагов? Каманин, Молоков, Леваневский, Водопьянов, Ляпидевский, Слеп-

нев, Доронин, их спутники и механики — это лучшие из лучших, это самые передовые. Но рядом с ними работают еще десятки, сотни летчиков-полярников, и все они сюжеты для книг, для памятников, для песен, и все они поросль новых, удивительных, воспитанных нашим отечеством людей.

В-третьих, работники побережья. Зимовщики, научные работники, метеорологи, охотники, врачи, весь полярный гарнизон, обращенный лицом к атакам враждебной арктической природы. Сколько уменья, опыта, выдержки, энергии и закалки положили в фонд спасения челюскинцев такие люди, как Ушаков, Петров, десятки и сотни других.

В-четвертых, морские силы нашего Севера и Дальнего Востока. Экипажи, личный состав кораблей, идущих со всех концов, с двух сторон земного шара на выручку своим товарищам, — вся эта морская молодежь, стремительные кочегары, подбрасывающие уголь в топку, и команда «Красина», несущегося через два океана к бухте Провидения. Сколько энтузиазма и горячности в их соединенных и организованных усилиях!

В-пятых, мужество, выдержка и великолепная сплоченность всего состава экспедиции и его руководства, очутившегося вдруг на льдине, без крыши над головой и без твердой почвы под ногами.

Разве не эта сплоченность, не эта подлинно большевистская дисциплина всего коллектива и его начальника, чудесного и трогательного Отто Юльевича Шмидта, разве не она явилась самым грозным оружием против ледовой атаки и морозных ураганов, штурмовавших горсть одиноких людей!

Этой сплоченности, дисциплины могло и не быть. История путешествий знает множество случаев, когда потерпевшие кораблекрушение разбредались в разные сторо-

ны, шли в разных направлениях, гонимые чувством животного страха. Разбредались— и разбивали силы.

Разбивали силы — и бессильно гибли; иногда за несколько дней до прибытия помощи.

Здесь этого не случилось. Очутившись на льду, без корабля, экипаж «Челюскина» остался тем же, чем он был на борту его: единым советским коллективом, твердо верящим, что родина, что Советская страна, под флагом которой они завоевывали Северный морской путь, что страна и ее правительство сделают все для их спасения.

Двадцать третьего февраля сотня советских людей, дрейфующих на льдине, послала через своего руководителя радиоприветствие вождям Советского союза и сообщила, что празднует вместе со всей страной день Красной армии.

Незримая, но крепкая радионить отлично действовала в оба конца. Центральный комитет и Совнарком обрушили против ледяного кошмара, стиснувшего кучку людей, всю мощь, все богатство советской техники, всю отвагу лучших летчиков и моряков. Мы с вызовом спрашиваем весь мир: какое другое правительство когда-либо затратило бы столько средств и усилий для спасения горсти своих граждан?! Разве мы не знаем жалких и позорных случаев, когда в ответ на вопли погибающих кабинеты министров сухо отвечали справками об отсутствии средств по бюджету?

И отдельные газеты открывали сбор пожертвований от частных лиц на организацию спасательных экспедиций.

Власть советов и партия большевиков не могут никак отделить себя от своих граждан. Это противоречило бы самой их природе. Потому каждый трудящийся, обитающий в Стране советов, чувствует свою безграничную близость и родство с этой властью, потому идет под красным флагом своей родины напролом через все опасности, потому великая родина и защи-

щает его, как сына, в тяжелую и трагическую минуту.

Это шестое, а если угодно первое, что опрокинуло грозные силы полярной стихии и обеспечило спасение героев «Челюскина».

Дорога героев

Итак...
Сломалась погода.
На голые ребра тундры
Упали в последних корчах
Тяжелые крылья пурги.
Пилот подошел к машине,
Взглянул на серое небо.
Проверил сводку погоды,
Спросил:
— Готово?
Стартуем?
Зашитый в мех бортмеханик
Беззвучно ответил:
— Есть!

Тогда он включил контакты
Рукой привычной и твердой.
Пространство ему навстречу
Срывается и летит.
Земля остается сзади.
Внизу остаются люди.
Под крыльями самолета

Холодный хаос торосов.
Глубокая, как могила,
Полярная тишина.

Под крыльями самолета
Простреленная ветрами
От лагеря к Ванкарему
Легла тропа смельчаков.
Сразмаху срубая ветер,
Сердито ревет пропеллер.
Мотор работает четко.
И сердце пилота бьется
Под теплым комбинезоном
Размеренно, как часы.
Он знает —
На ломких льдинах
Над белым строем палаток
Стоит на юру дозорный,
Стоит и смотрит на юг.
Он чувствует —
Сквозь метели,
Сквозь тысячи километров —
За каждым биеньем сердца,
За каждым тактом мотора
С утра, затаив дыханье,
Следит материнским взглядом
Большая его страна.

. . . . . .

У края синих разводий,
На тесном аэродроме,
Единственном и неповторимом,
Пилота встречают люди
И вяжут узел удачи
Железным пожатьем рук.
И в каждом пожатьи —
НЕЖНОСТЬ,
И в каждом пожатьи —
ГОРДОСТЬ,
И в каждом пожатьи —
РАДОСТЬ
Людей одного костра.

Срывается резкий ветер
По скатам пустых палаток,
В тяжелом полярном дрейфе
Рычат зеленые льды.
Пилот подошел к машине,
Махнул рукой пассажирам,

Взглянул на серое небо,
Спросил привычно:
— Стартуем?
И сам же себе ответил
Под рев пропеллера:
— ЕСТЬ!

. . . . . .

В Москве встречаются двое,
Встречаются двое в Минске,
В Архангельске,
В Сталинабаде
И многих других городах.
Друг другу в глаза посмотрят
И спросят друг друга: ЗНАЕШЬ?
И вместе ответят: ЗНАЮ!
И крепко руки пожмут.
И в каждом пожатьи —
НЕЖНОСТЬ,
И в каждом пожатьи —
ГОРДОСТЬ,
И в каждом пожатьи —
РАДОСТЬ
Людей Советской страны.

АЛ. СУРКОВ.

Школа нашего века

ЛЕВ КАССИЛЬ
„Известия"

Сначала спасли слабейших. Все проводилось по лучшим арктическим правилам.

— Женщинов с детями всегда спасают наперед, — сказал толстым капитанским голосом восьмилетний Петух — водитель детворы нашего двора. — Ребяты и матеря, можете спасаться, — повторил он, и три девочки с одной куклой стали в очередь за спиной Иги, который был — летчик. Ига выпятил губы, свирепо нахмурился, зафырчал и взмахнул руками.

— Я вас сейчас долечу на сухое место—

Ванкарем, — сказал Ига, и через три минуты вся группа благополучно «снизилась» на крылечке.

Остальные «челюскинцы» нашего двора, порядком задрогшие, остались терпеливо ждать на грязной стаивающей лепехе льда и снега, в углу за сараем. Игра шла всерьез. Ну что же, что у Петуха не было шмидтовской бороды! (Он-то во всяком случае чувствовал себя совершенно бородатым.)

Зато все остальные были безусы, как Каманин, отзывчивы, как Кренкель, и лишь Ига был молчалив, подобно Молокову.

Во время повторного «полета» в угол двора Ига потерпел обидную аварию. Ему пришлось совершить вынужденную посадку, так как вышла мама и, заметив что сын ее плюхнул в лужу, как амфибия, потребовала немедленного возвращения на материк.

— Ничего, — утешил Игу Петух, — это будто у тебя горючего не хватило.

Но Ига, видимо, не согласился с этим и заплакал горючими слезами...

Вместе с холодным апрельским озоном врывались в комнату чистые, ясные звуки детской игрушечной эпопеи. Так начинался сегодняшний день. Вот ты поздно вернулся вчера домой и прикрыл за собой дверь, захлопнув вчерашние сутки на самом интересном месте: «окончание следует» — было обещано тебе. И ты надеялся узнать сегодня окончание.

Они изнурительны, но чудесны эти поздние возвращения с работы. Москва ночью похожа на новостройку. За свеже выстроенными заборами урчат механизмы, сипят трубы, сыплется щебень. Улицы разрыты вдоль и поперек. Люди в спецовках и комбинезонах мелькают на каждом перекрестке. Лучистые лампы взлетели на вышки метро, на клетки под'емников, на леса вновь возникающих домов. Днем все это тонет и глохнет в шумном коловращении города. А ночью, когда усталость вспенет камнем на загорбке и склеивает гла-

за, когда выжатый до конца, пожухлый и снулый ты едешь домой, — вдруг изумительное «чувство локтя», строевое чувство единого шага, ощущение единства, восторг общности и связности охватывает тебя. И ты чувствуешь себя связанным со всем этим, городом, с бессонными его трудами с круглосуточно перестраивающейся жизнью, со всей работой страны во всех ее концах. Отжитый, отработанный тобою день, это также день и твоих побратимов на Челябе и в Соликамске, на дальневосточных погранзаставах, на палубах «Комсомола» и «Красина», рвущих волны Атлантики, на льдине им. Шмидта... Вчерашний день был также днем и их больших жизней.

...Их оставалось вчера на льдине всего лишь 6 человек.

И ты в Москве пережил вместе с ними томительную ночь: последнюю ночь на льдине.

В эту ночь наши сны душили льды. Высокие детские голоса за окном оборвали твой сон утром 13 апреля...

— Ребята! Можете доигрывать до конца. Льдина пуста, ребята, последние люди покинули ее, и самыми последними были товарищ Бобров, заместитель начальника экспедиции, радист Кренкель и старый ледовый капитан Воронин. Семь летчиков, семь советских летчиков, ребята, сделали знаменитую льдину окончательно необитаемой: Ляпидевский, Леваневский, Молоков, Каманин, Слепнев, Доронин и Водопьянов. Это тот самый Водопьянов, который год назад едва не погиб при катастрофе на Байкале... Не останавливаясь в Ванкареме, он с разлета пролетел прямо с мыса Северного в лагерь Шмидта. Вот какие люди, ребята, живут в наше время в нашей стране.

Вот какими надо быть!

— Дядя, а собаки остались там?

— Нет, и их вывезли.

— Ой, вот ура!..

И вот не надо выдумывать конца. Радостная и серьезная всамделишность сама подарила великолепный финал героической эпопее. Льдина пуста. Еще одна громовая победа большевиков разнесется по всей земле — это победа наших людей, наших машин. Для спасения наших товарищей страна мобилизовала все лучшие силы. Без истошного напряжения, без истерического ажиотажа, изучив все возможности спасения, мы двинули на Север пароходы и ледоколы, самолеты и дирижабли, собачьи нарты и аэросани. Техника была мобилизована на спасение челюскинцев, наша новая, молодая мощная социалистическая техника. Но уже передовой отряд нашей спасательной армии — самолеты — один справился с труднейшей задачей. И недаром весь мир восхищается работой советских спасательных экспедиций. 104 человека сошли с палубы гибнущего «Челюскина». Летчики, моряки, воздухоплаватели каюры неслись на помощь им. Два месяца в бешеной арктической пурге спасали челюскинцев. И во всей этой грандиозной операции потерял жизнь всего лишь один человек, нелепо погибший при катастрофе с «Челюскиным», комсомолец-энтузиаст, завхоз экспедиции Борис Могилевич. Больше ни одной жизни, ни одной жертвы не отдали Арктике челюскинцы и их спасители. Это говорит о высоком качестве работы, это показатель нашего технического класса, образцовой слаженности и великолепной человеческой отваги, помноженной на знание и уверенность.

В детских садах, на школьных переменах ребята играют в челюскинцев. Нет, это не только игра: часто через заманчивые врата игры входят в ребячьи души большие дела нашего времени. Воспитанные революцией, прошедшие ее суровую школу, челюскинцы и спасшие их советские летчики стали сами великолепными, обаятельными воспитателями и педагогами нашей молодежи. Непостижимое упорство, смелость, скромная деловая четкость, дисциплинированность рядом с подлинной само-

отверженностью — этот пример пригодится нашим ребятам, пионерам, школьникам комсомольцам. Это великолепный пример поведения нового человека нашего времени. И кто знает, может быть, этот самый Петух, чей уморительный басок слышится под форточкой, этот самый Петушок залетит с какой-нибудь межпланетной экспедицией на далекий астероид и, потерпев аварию, со своей ракетой застрянет там, завоеватель недосягаемых пространств, питомец нашей эры, славный воспитанник челюскинцев. И, чтя незабываемый пример людей лагеря Шмидта, он сохранит там, на этом астероиде, все мужество, весь опыт, всю стойкость, которым научили его замечательные люди нашей страны — челюскинцы.

И мы, наглотавшись радостных новостей, успокоившись за судьбу товарищей, никогда не забудем этих дней, никогда не размагнитим наших сердец, привыкших, как компас, указывать нам на героический Север.

Советские люди

ЛЕВ СЛАВИН
„Правда"

Джон Рид окрестил Октябрьскую революцию: «Десять дней, которые потрясли мир». Выражение стало ходким. Оно повторялось всякий раз, когда на Западе хотели выразить удивление перед делами советских людей.

Поводы для такого удивления наша страна представляла довольно часто.

— Удивлять мир стало специальностью большевиков, — писал один буржуазный журналист вскоре после знаменитого спасения экипажа «Италии» ледоколом «Красин».

Все удивляло в большевиках. То, что молодая, плохо экипированная Красная армия разгромила блестяще снаряженные армии интервентов. Далее последовало «чудо» восстановления, «чудо» реконструкции, «чудо» индустриализации, «чудо» Магнитостроя, «чудо» Днепростроя, «чудо» коллективизации, «чудо» спасения «Италии», «чудо» полета в стратосферу и много других «чудес».

И вот последнее — «чудо» 68-й параллели».

Поистине большевики еще раз потрясли мир.

В иностранных газетах писали, что состоялось много пари «за» и «против» спасения челюскинцев. Вышеприведенный краткий перечень «советских чудес» показывает, что для страстных любителей биться об заклад последние 17 лет давали много поводов. При этом игрок наблюдательный мог бы выработать беспроигрышную систему: неизменно выигрывала ставка на советскую власть, ставка на большевиков. Да, тот, кто ставил на мужество, на волю, на дух революции, тот выигрывал.

Есть черты в этой эпопее спасения, которые поражают особенно. Например: неудержимое, яростное стремление вперед Водопьянова над хребтами и льдами неизведанных мест. Или неукротимое упорство Молокова и Каманина, летавших по два и по три раза подряд там, где иной задумался бы полететь и один раз. И при этом точное техническое знание своих возможностей. Это и есть русский революционный размах плюс американская деловитость.

Ляпидевский, Доронин, Галышев, Воронин, Бабушкин, Шмидт, моряки, летчики, капитаны, радисты полярных раций — вот они, эти люди, забравшиеся на макушку земного шара и наполнившие мир славой своих дел. С любовью всматриваемся мы в портреты героев, украшающие столбцы газет.

Ну, а какие имена и портреты мелькают в газетах Запада, там, где не сумели спасти Скотта и Амундсена? Кто там герои? —

Ставиский, Детердинг, пожалованный в нефтяные Наполеоны, недавно Крейгер и другие более ординарные жулики, воры и убийцы.

Вспоминается, как в дни спасения «Италии» одно крупнейшее буржуазное государство отказалось послать самолеты на розыски пропавших под смехотворным предлогом, что «самолеты находятся в разобранном виде».

Другое государство, которое также не оказало помощи в розысках «Италии», распространило по радио извещение:

«Экипаж «Италии» гарантирован от голодной смерти лучшими в мире консервами нашей фирмы, цена такая-то».

Челюскинцы не могли не быть спасены.

Технический успех спасения челюскинцев об'ясняют слаженностью всех материальных частей спасательной экспедиции. Это так.

Но к формуле «радио плюс самолет плюс организация» надо прибавить еще одно слагаемое: **советский человек.**

Наши героические летчики показали, на что способны советские люди.

В их подвиге в сгущенном виде запечатлелись те черты нового человека, которые разрозненно и неприметно не первый год существуют в нашем быту: **коллективная воля, плановость в работе, упорство в труде, пренебрежение к опасностям.** Мы пересекаем 68-ю параллель ежедневно, ежечасно на стройках и полях.

Соединив все эти черты в один кулак на шатком борту самолета, мы вступили в неслыханно трудную борьбу с жестокой арктической природой.

Победила пролетарская культура.

А как она еще молода!

Спасение челюскинцев, которое в общей сложности длилось не более чем несколько часов, было приготовлено всеми 17-ю годами революции. Это следствие высокого технического уровня страны и высокого духа людей.

Мы пожинаем плоды мудрой политики партии.

3

Достойные сыны нашей великой родины

Анатолий ЛЯПИДЕВСКИЙ

Анатолий Ляпидевский родился в 1908 г. в семье учителя начальной школы. С 12—13 лет Анатолий Ляпидевский был вынужден бросить школу и итти на заработки, поступить батраком в станицу Старощербиновскую, Кубанской области.

Осенью 1924 г. Ляпидевский на заработанные в станице

Совершил в лагерь Шмидта 1 рейс

вывез 12 человек (всех женщин и детей)

деньги уехал в город Ейск и там продолжал прерванные занятия. В том же году он вступил в комсомол. Больше года работал на маслобойном заводе, а в 1926 г. Ейский райком комсомола командирует его в военно-теоретическую школу авиации.

По окончании школы Ляпидевского направляют в практическую школу морских летчиков, курс которой он заканчивает в 1929 г.

В марте 1933 г. т. Ляпидевский переходит в гражданский воздушный флот, имея квалификацию хорошего пилота, не знающего ни одной аварии.

Ляпидевский был первым, кто прилетел в лагерь Шмидта и вывез оттуда 10 женщин и 2 детей.

Блестящий полет

В беседе с сотрудником «Правды» заместитель начальника воздушной службы Главного управления Северного морского пути тов. **Волобуев** сообщил следующее:

Район **мыс Северный — мыс Уэллен** особенно характерен тем, что здесь под влиянием циклонов, проходящих с юга и запада, между Колючинской губой и мысом Северным, образуется своеобразное завихрение воздушных потоков.

Летная работа осложняется еще и тем, что в этом районе чрезвычайно трудно выбрать среди постоянно дрейфующих торосистых льдов достаточную посадочную площадку, особенно для такой машины, как тяжелый самолет «АНТ-4», на котором тов. **Ляпидевский** совершил свой замечательный полет.

Интересно отметить, что Анатолий Ляпидевский является молодым пилотом. Если не считать кратковременной его работы на Сахалинской воздушной линии, то у Ляпидевского не было до сих пор практического опыта пилотирования в полярных условиях.

Известно, что тов. Ляпидевский не отступил перед огромными трудностями и, стремясь выполнить распоряжение правительства по оказанию помощи челюскинцам, не один раз пытался пробиться через пургу и туманы к лагерю Шмидта, но вынужден был возвращаться обратно. Но и это не остановило его. При первой возможности он снова совершил полет, закончившийся блестяще. Это свидетельствует о том, какую высокую квалификацию приобрел он во время учебы и службы в Красной армии.

Спутник Ляпидевского — летчик-наблюдатель тов. **Петров** — опытный полярник. Еще в 1931 году вместе с летчиком тов. Страубе он совершил выдающийся перелет на гидроплане из Севастополя до острова Врангеля — через Европейскую часть Союза, всю Сибирь и Дальний Восток — и затем (с зимовщиками) до бухты Нагаево в Охотском море.

Великий пример

КАРЛ РАДЕК
„Известия"

Они пошли в тяжелый, необычный бой, бой на жизнь и смерть с дикой природой Арктики. Их влекло не любопытство, их гнал вперед не авантюризм, ищущий приключений. Их стимулом не был абстрактный научный интерес. Они пошли в бой, потому что так **приказала Страна советов** потому что этого требовали **интересы строящегося социализма.** И когда их корабль стиснули льды, и когда им в глаза посмотрела смерть, они спокойно приняли меры, требуемые обстановкой. Они, напрягая все свои силы, перенесли на лед, что надо было перенести, они на спине своей перетащили аэроплан, радиостанцию и устроились жить на льду, пока не придет спасение от родной страны.

Изо дня в день мы получаем сведения об их жизни. Сведения, которые говорят о том, что **наиболее существенно в геройстве.** В бессмертной поэме **Гете «Ахиллеида»** Ахилл знает, что ему предрешена смерть. Он говорит об этом со своим другом и, переносясь от мысли о предстоящей гибели к действительности, заключает: «И будем делать то, что нужно». Наши товарищи не обречены. Мы делаем все, чтобы их спасти, они об этом знают. Но они знают, что идет гонка между смелостью большевиков и неумолимой природой и ее законами, что движут льдами Арктики. И смотря смело опасности в глаза, они делают, что необходимо. Они построили себе жилища, они производят научные наблюдения, они сообщают о них стране. Исполняя со спокойствием свой долг, они на этом движущемся льду готовятся к будущим боям. Они празднуют день Красной армии, с которой связаны верой в социализм и решительностью погибать за его цели. Они по радио перехватывают сообщения о партийном съезде и, получив содержание доклада вождя партии,

берутся спокойно за изучение доклада. Они черпают из него силу для борьбы, которую ведут там с дикой природой, ибо источник их силы — это знание, что их беззаветная борьба, их труд нужны для социализма.

Страна социализма делает все, чтобы спасти своих верных бойцов. Движутся к ним на помощь корабли, в метель и пургу наши аэропланы пытаются пробраться к пленникам Арктического океана. Через Атлантический океан отправились лучшие наши арктические летчики, чтобы со стороны Аляски итти на помощь к товарищам, находящимся в опасности. И пришел день, что принес первое ощущение приближающейся помощи. При 40 градусах мороза над ледяным полем загудел «АНТ-4», и летчики тт. **Ляпидевский** и **Петров** спустились на аэродром изо льда, созданный руками челюскинцев. Погрузив женщин и детей, поднялись с первой партией спасенных и доставили их в Уэллен. **Советская авиация вписала новую славную страницу в свою славную историю.**

Челюскинцы знают: то, что могут сделать мужество, настойчивость, находчивость большевиков для их спасения, будет сделано. Наши летчики знают: то, что можно сделать, надо сделать. И мы знаем: **сделают.**

На глазах всего мира идет бой организованности большевиков и их храбрости со стихией природы. Пусть весь мир в геройстве челюскинцев и в беззаветной смелости наших летчиков увидит то, что в них есть **всемирно-исторического:** социалистическая революция открыла такие родники самых великих качеств человеческой природы, которые до этого времени были только уделом маленьких горсточек исключительных людей. Революция открыла **источники массового геройства.** Она создает на бывшей царской земле великий храм человечества, и **горе тому, кто вызовет против себя на бой геройство, порожденное революцией.**

А нашим детям мы говорим: следите за борьбой челюскинцев, следите за геройством наших летчиков и учитесь выполнять долг перед страною, когда пробьет ваш час!

Буду таким, как мой земляк

ВЛАДИМИР ЛЫСЕНКО
„Комс. правда"

Я спешу писать это письмо, чтобы одним из первых последовать примеру Кости Званцева, хотя я уверен, что вы уже получили не одну сотню писем от комсомольцев, стремящихся в Арктику.

Начиная с 13 февраля, момента гибели «Челюскина», я, как и миллионы рабочих нашей страны, с напряженным вниманием следил за ходом спасательных работ. Ежедневно с нетерпением ожидал я газет и искал в них строчки о челюскинцах. Я прислушивался к каждому слову из эфира о судьбе героических полярников.

Меня бросало в лихорадку, когда я узнавал о том, что пурга не давала возможности летчикам продвигаться вперед. И не было конца моей радости, когда я в газете прочел, что мой земляк Ляпидевский вывез из лагеря Шмидта женщин и детей. Каманин, Молоков, Слепнев, Водопьянов вызвали не только восхищение, но глубокое чувство гордости за наших героев. Я сознаю, что слишком скупо сказал о наших славных летчиках. Но, честное слово, я не могу найти более горячих и подходящих слов. Я рад, я горжусь ими — вот и все.

Лагеря Шмидта больше не существует, но остается Арктика.

Ее нужно освоить.

Нужно, чтобы хозяевами ее были большевики, и я хочу тоже работать по освоению Арктики.

И вот в связи с решением ЦК комсомола и письмом Кости Званцева в «Комсомольской правде» прошу редакцию иметь меня в виду при посылке в Арктику, а Косте Званцеву передайте, что я еду с ним. Я хочу быть таким, как мой земляк Ляпидевский.

Сергей ЛЕВАНЕВСКИЙ

Сын кузнеца, активный участник гражданской войны. Один из старых работников советской авиации. В 1924 г. работал в школе морских летчиков.

В июне—июле 1933 г. на тяжелом гидросамолете «СССР Н-8» совершил огромный сухопутный перелет из Севастополя в Хабаровск.

После аварии у Анадыря знаменитого американского летчика Маттерна прилетел из Хабаровска в Анадырь и в исключительно тяжелых

летных условиях доставил Маттерна в Америку, на Аляску, чем стал известен всему миру. Участвуя в экспедиции помощи челюскинцам, также при исключительно неблагоприятной погоде доставил т. Ушакова с Аляски в Ванкарем.

Только благодаря исключительному умению и самообладанию сумел во время тумана и ветра вывести обледенелый самолет из штопора и спасти его пассажиров от неминуемой гибели.

Телеграмма тов. Ушакова

Из Ванкарема, аварийная, Москва, Совнарком т. Куйбышеву, Главсевморпуть т. Иоффе.

Сообщаю подробности аварии. Получив сводку погоды, удовлетворяющую требованиям полета, 30 марта, в 12 часов 30 минут, я вылетел с Леваневским из Нома в Ванкарем. Начиная от мыса Сердце-Камень, самолет шел при низкой облачности. С мыса Онман погода резко изменилась. Туман в 5 минут опустился на землю и придавил самолет. Желая прорваться вверх и итти обратно, Леваневский набрал высоту в 2 500 метров, однако из облаков не вышел. В течение десяти минут самолет оледенел, начал быстро терять скорость, проваливаться. Пилоту удалось удержать машину и избегнуть штопора, однако падение продолжалось. Первым ударом снесло шасси, второй и третий удары вывели машину из строя. Леваневский ранен в лицо, остальные невредимы. Люди остались живы только благодаря исключительному самообладанию пилота.

Побежденным себя не считаю

М. ЗИНГЕР
„Известия"

Пилот Леваневский пробился сквозь пургу Полярного моря. Под самолетом лежала многорукавная дельта Лены. Целый час воздушный корабль «СССР Н-8» шел в снежном потоке. Бухта Тикси была уже позади. Леваневский заканчивал величайший транссибирский перелет. Оставалось пролететь последние пять тысяч километров над Леной к истокам Ангары.

Берега Лены становились возвышенней с каждым часом полета на юг. Самолет шел вблизи отвесной каменной стены ленского берега. Вдруг перед безыменным мысом машина перестала слушаться своего командира. Самолет задрожал. Казалось, что машину тянут сразу две силы в раз-

ные стороны и вот-вот она разорвется на части и рухнет камнем в Лену.

Леваневский шел на полном газу. Ни вата в ушах, ни шлем не могли защитить людей в самолете от адского шума двух мощных моторов, работавших полной силой. Неведомое воздушное течение прижимало воздушный корабль к каменной стене ленского угрюмого берега, а Леваневский отжимал машину от берега, в сторону реки. Такой же самолет шлепнуло воздушным потоком о воду пролива Маточкин Шар у Новой земли, и были вычеркнуты из жизни три замечательных летчика — Порцель, Дальфонс и Ручьев.

Леваневский вырвал машину из вихревого потока, и она снова спокойно поплыла над пенившейся внизу Леной.

Якутск торжественно отметил прилет Леваневского. Председатель ЯЦИК Емельянов предложил Леваневскому рассказать о своем замечательном перелете из Севастополя к Аляске, а оттуда в Якутск.

Леваневский тихо сказал:

— Я не умею говорить, да еще при таком большом народе.

— Ты обидишь якутов, если не выступишь.

И это решило его выступление. Он встал. Это был другой Леваневский. Без всякого волнения, он спокойно переждал, когда стихнет гром оваций, катившийся по ши-

рокому залу. Он оказался замечательным рассказчиком. Его увлекательную речь часто прерывали аплодисментами, смехом, возгласами одобрения.

Леваневский не поехал отдыхать на юг после длительной работы в Арктике. Он едва свиделся со своей семьей, как принял предложение ЦС Осоавиахима УССР сделать агитоблет Донбасса, рассказать о работе на далеком Севере.

Леваневский воспитал на Украине не один десяток отличных пилотов. Ляпидевский — первый вестник с материка в лагере Шмидта — это один из многочисленных учеников Леваневского.

13 февраля радио сообщает о гибели «Челюскина».

И это — сигнал для Леваневского. Он немедленно дает «молнию» в Москву. Заявляет о своем непременном желании лететь на помощь челюскинцам.

Коварная погода Севера задерживала продвижение самолетов на помощь челюскинцам. Летчики, рвавшиеся со всех концов Союза в лагерь Шмидта, вынуждены были сидеть в селениях Камчатки и Анадырского округа, пережидая погоду. Некоторые машины пропадали без вести, и читатель по утрам с волнением разыскивал в газетах сведения о самолетах.

Звено Ушакова достигло крайнего северного городка Аляски — Нома. И вот Ванкарем дает летную погоду. Леваневский с Ушаковым летят в Ванкарем. У Колючинской губы стеной встает туман, он к самой земле прижимает самолет. А в Ванкареме — сообщали — ясная погода. «Надо пробиться сквозь стену тумана», — решает Леваневский. Но слепящей поволоке тумана нет предела. Под машиной стоят настороже высокие скалы кекуры. Леваневский забирает высоту, чтобы итти **над** туманом. Альтиметр показывает уже две с половиной тысячи метров, и нет конца сплошной пелене тумана. Плоскости самолета обледенели, приняли на себя страшный ледяной груз, который тянет машину к земле, к скалам, к гибели. В машине, кроме Леваневского

ского, — Ушаков и американский борт-механик.

Самолет проваливается будто в воздушные ямы. Леваневский с трудом заставляет его повиноваться. Самолет падает, лишь временами подчиняясь пилоту.

Земля! Машина повреждена. Она беспомощно лежит на фюзеляже. Недалеко валяется согнутое шасси и раскиданы по снегу поломанные лыжи. Погнут пропеллер. Лицо Леваневского в крови. Ушаков и американец выбегают из машины к пилоту. Все живы. Но вышла из строя машина, воздушный конь сломал свои быстрые ноги. Крылья самолета обросли бородой сосулек, оперились льдом, отяжелели и не вынесли людей к Ванкарему.

На снегу Восточносибирской тундры лежит самолет Леваневского. Неподалеку — разбитые в свое время самолеты Красинского и Ляпидевского. Красинский шел на своей машине в рейс по всей северной воздушной границе Советов, прокладывая новый воздушный путь. Жестоким штормом в Колючине разбило его самолет. Ляпидевскому здесь же, под Колючином, изменила предательская видимость.

«Побежденным себя не считаю»,—писал в Москву Леваневский.

Он будет еще бороться за овладение Северным путем!

Василий
МОЛОКОВ

Совершил в лагерь Шмидта 10 рейсов

вывез 39 человек

МОЛОКОВ Василий Сергеевич — рабочий, член партии. Родился в 1895 году. Окончил в 1921 году школу военных летчиков. На Севере т. Молоков работает с 1932 г. в районе ЕНИСЕЯ—КАРСКОГО МОРЯ. До этого шесть лет был инструктором школы морских летчиков, а с 1930 года обслуживал ночные линии в Аэрофлоте. В 1933 г., работая в Карском море по проводке судов Ленской и Карской экспедиций на самолете «Н-2» (под командой тов. Алексеева), он показал блестящие образцы работы.

Воплощение организованности и дисциплины

Скромность — отличительная черта героев. **Василий Сергеевич Молоков** наделен этим свойством в предельном виде. Тихо, спокойно, незаметно Молоков приступает к совершению самых рискованных, опасных, операций. Так же тихо и спокойно он приводит эти операции к положительному концу.

В. С. Молоков — воплощение организованности и дисциплины. Он весь в волевой зарядке. Молоков упорен, по-большевистски настойчив. Раз задумав что-либо, Молоков выполнит задуманное, чего бы это ему ни стоило.

Зимой 1933 года Молокову на Игарке было поручено вылететь на лет для спасения летчика, совершившего вынужденную посадку. Молоков находился в полете около 3 часов в труднейших метеорологических условиях. Летчик был спасен. Молокова поздравляли с удачей. Он неловко улыбался, смущался и, краснея, отвечал:

— Ну, что вы, в самом деле? Ну что это за полет? Всего каких-то там три часа... Вот если бы полетать этак 10—12 часов,— это уже совсем другое дело!

В этих словах — весь Молоков.

Летом 1933 года, в навигационный период, Молоков был послан для разведки льдов в Карском море и проводки судов. Молоков летал на «ДВН-2». Задание было: 180 летных часов. Несмотря на трудные условия полета, Молоков перевыполнил план и налетал 315 часов... Об этом периоде работы Молокова руководители гражданской авиации Комсевпути отзываются с исключительной похвалой:

— Полеты Молокова в Карском море могут служить образцом того, каким должен быть советский летчик!

Черты, характеризующие Молокова в летной работе, в одинаковой мере присущи ему и на земле. В частности ярко обнаружива-

ются они в области партийной работы. Молоков — выдержанный партиец, много работающий над повышением уровня своих теоретических и политзнаний. Он прекрасный, отзывчивый товарищ. В то же время он деспотически требователен к себе.

Момент катастрофы «Челюскина» застал В. С. Молокова на зимней линии Красноярск — Игарка — Дудинка, где он еще в прошлом году блестяще выполнил ряд заданий.

Когда стало известно, что правительство решило направить ряд экспедиций — и в том числе воздушные экспедиции — на спасение высаженных на лед, то в авиационных кругах как-то само по себе было решено, что в числе других и, быть может впереди других на льды вылетит Молоков Так оно и случилось.

21 февраля, по заданию правительства, Молоков был снят с работы на линии Красноярск — Игарка и направлен в звене Каманина в Арктику, где и совершил ряд полетов, увенчавших его неувядаемой славой.

Человек непоколебимой воли

— Я нисколько не удивляюсь исключительной отваге, проявленной **Василием Сергеевичем Молоковым** при спасательных операциях,—заявил в беседе с сотрудником «Правды» летчик **А. Д. Алексеев.**—В прошлом году я с ним провел всю навигацию на самолете «Н-2», которым мне пришлось командовать. Самолет работал на проводке судов Карской экспедиции и Ленского похода.

Кто из встречавших его не помнит плотной, крепко сколоченной коренастой фигуры, плавающей в облаках табачного дыма.

Лет ему уже много, — пожалуй, под сорок.

И чуть не половину своей жизни Васи-

лий Сергеевич провёл в воздухе: он летает с 1919 года! 8 лет работал инструктором.

За пятнадцать лет он приобрел безупречную техническую подготовку и прекрасно изучил летное дело в условиях Севера. Достаточно, например, сказать, что он совершил **однодневный** перелет (в 10 летных часов!) по вновь проложенной воздушной трассе **Красноярск—Игарка** расстоянием в 1 800 км в чрезвычайно трудных зимних условиях. Большую часть своей летной практики Молоков провел на р. Лене, на Карском море, на сибирских ночных линиях.

Основная черта его характера — железное упорство. Уж если Молоков за что-нибудь взялся, принял определенное решение, то доведет дело до конца. Я бы сказал, что это — «боец пулеметного гнезда», каким он должен быть в грядущую войну. Причем делает все он необычайно просто.

Мне, налетавшему на Севере более 700 часов, особенно ясны чрезвычайно тяжелые условия полетов в Арктике. Погода Арктики — это одно из особо упорных «об'ективных условий», которое до сих пор не удается урегулировать. Она крайне скупа на улыбки и редко дарит небольшие кусочки ясного неба. Надо уметь выждать этот краткий момент и уж тут не дремать, а полностью использовать скудный отрезок хорошей видимости.

Молоков так и сделал, сумев слетать в лагерь три раза в один день. Он решил, что отдыхать будет после, когда снова завьюжит полярная пурга.

Героизм, проявленный Василием Сергеевичем Молоковым при спасении челюскинцев, свидетельствует о его непоколебимой воле — выполнить приказ правительственной комиссии и вывести всех участников экспедиции на материк.

Необходимо отметить, что успеху полетов Молокова много способствовали высокие летные качества самолета «Р-5» — советской стандартной машины, сконструированной на советских заводах, построенной целиком из советских материалов.

Без малейшей паники

Пилот—полярник „Правда"

С летчиком **Молоковым** мне пришлось летать в 1932 году по неисследованным притокам Енисея — Курейке и Нижней Тунгуске. Это было начало освоения тунгусского угольного месторождения.

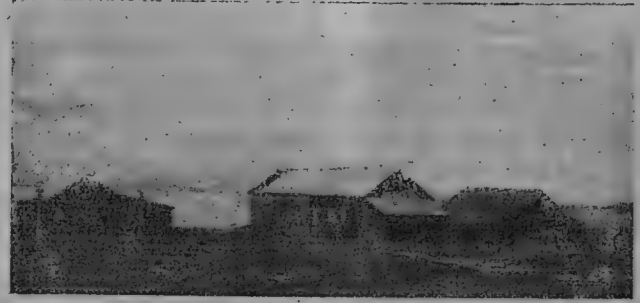
Мы только что оторвались от залива Игарки, сделали вираж над островом, как выключился один мотор. Самолет быстро накренился на бок, спускаясь ниже и ниже. Без малейшей паники, как будто ничего не случилось, Молоков умело спланировал трехмоторный гидроплан на воду.

Летевшие с нами «видавшие виды» полярники предложили отказаться от полета, но через несколько минут мы уже были над хребтами Тунгусских гор.

При посадке на Курейке, у рудника, река словно отторожена высокими горами. В ущелье рождались и пропадали вихри. Молоков спокойно сел на воду. Распростертые крылья громадной птицы почти упирались в оба берега реки. У нас не было никакой надежды оторваться от воды, так как площадка для взлета была до мизерности мала.

Пустив моторы, Молоков прислушивается к их гортанному звуку. Еще миг, и мы, не успев сообразить, уже летим над зданиями рудника.

Героическая смелость, хладнокровье и опыт — характерные черты наших полярных летчиков.



Воздушный гамак

„Комс. правда"

Всем памятны те сверхчеловеческие трудности, какие челюскинцам пришлось преодолеть, расчищая от торосов ледяные площадки для посадки самолетов. Приготовленные за день, аэродромы за ночь загромождались новыми торосовыми образованиями. Без всяких почти инструментов, на руках и плечах ледяные глыбы переносились на другие места.

Созданные в таких невероятно тяжелых условиях площадки стали портиться. Возникла серьезная угроза для самолетов, лишенных места посадки. Тогда было выдвинуто такое предложение: каждый самолет должен быть снабжен некоторым количеством грузовых парашютов, с которых на льдину предполагалось спустить пополнение продовольствия, аккумуляторы для радиостанции. Предполагалось даже сбросить небольшой моторчик с динамо, предусмотрительно переданный звену Каманина при высадке со «Сталинграда» на мысе Олюторском.

Как известно, мрачные предположения не оправдались: посадочные площадки «не подвели». Тридцать грузовых парашютов оказались ненужным балластом на борту каждого самолета. Парашюты надо было как-нибудь использовать.

За это взялся В. С. Молоков, неожиданно предложивший и тут же выполнивший следующую комбинацию:

Самолет «Р-5», на котором совершал спасательные операции Молоков, отличается достаточной грузоподъемностью, но вместимость его крайне незначительна. Помимо пилота и бортмеханика самолет «Р-5» может приютить у себя на борту одного, максимум двух пассажиров.

Времени было мало—челюскинцев много. Молоков решился.

Спустившись на лед, летчик распорядился быстро смастерить из парашютов две люльки — вид гамака. Каждый гамак был

приторочен вплотную к одному из крыльев и фюзеляжу. В каждый гамак был посажен пассажир. Полет в таком положении представлял для пасажиров особые трудности. Сильные порывы ветра при быстром полете и низкой арктической температуре леденили и самый гамак и одежду сидевших почти на открытом месте пассажиров.

И тем не менее полет был совершен блестяще. Молоков один перевез 39 челюскинцев. Примененное им изобретение дало возможность сократить число полетов и удвоить при этом количество спасенных.

Авиационная практика не знает подобных случаев. Летчики вспоминают, что в 1931 г. советский пилот Фарих вывозил зимовщиков с острова Вайгач, привязав их к крыльям самолета. Но тогда и обстановка была другая, и «комфорта» было значительно меньше.

В. С. Молоков, помимо своей отваги, спокойствия и мужества, проявил также исключительную изобретательность, спасшую жизнь доброму десятку челюскинцев.

Доблестный соратник

БОР. ЧУХНОВСКИЙ
„Комс. правда"

Известный своими блестящими полетами с Роальдом Амундсеном норвежский летчик Риссер Ларсен не так давно выразил сомнение в возможности спасения всех челюскинцев с помощью одних самолетов.

Ведь действительно для вывоза столь большой группы людей зимой, во внебазовых условиях, без обычного аэродромного обслуживания, необходимы особая настойчивость и отвага, глубокое знание материальной части, многосторонний опыт вождения самолетов в столь необычных условиях «первозданного ландшафта».

Такими и оказались советские летчики, спасающие отважных челюскинцев.

Я хорошо знаю двух из них: Василия Сергеевича Молокова и Ивана Васильевича Доронина.

Молоков — член ВКП(б), морской летчик с 1918 года. Раньше он работал авиомехаником. Тогда он и получил блестящее знание материальной части, знание того, сколько и как можно взять от самолета. Эти качества для работы во внебазовых условиях представляют особенную ценность.

После боевой работы на фронтах гражданской войны Молоков в 1922-1923 гг. служил летчиком в отряде, которым я командовал.

Прекрасный товарищ, чрезвычайно спокойный и уравновешанный, он всегда имел наибольший налет.

В 1932 году Молоков работал на сибирской линии гражданского воздушного флота. Потом он перешел на работу в авиослужбу «Комсеверпути» и летел со мной вторым пилотом из гор. Горького через Красноярск до Игарки и Норильских озер. Мы шли на новом трехмоторном самолете. Молоков, ознакомившись с условиями внебазовой работы на Севере, стал потом командиром этого самолета и остался там работать.

В зиму 1932—1933 года Василий Сергеевич своими полетами Красноярск—Игарка открыл воздушную линию, связывающую крупнейший заполярный промышленный центр и морской порт Игарку. с железнодорожной магистралью. Она отстояла от нас на расстоянии в 2 тысячи километров.

Летом 1933 года Молоков первым пилотом летал с известным полярником и командиром самолета Алексеевым.

Зимой он летал на линии Красноярск — Игарка и постановлением Правительственной комиссии был отправлен на помощь челюскинцам.

Перелет от мыса Олюторского до Ванкарема в звене Каманина сам по себе является большим достижением. Этот перелет проходил в условиях, значительно более трудных, нежели даже полет из Ванкарема в лагерь челюскинцев. Расстояние небольшое, а воды Ледовитого океана покрыты сплошными льдами. Поэтому отпа-

дает главная причина авиационных происшествий: нет густых туманов.

Еще больший и более трудный перелет сделали летчики Галышев, Водопьянов и Доронин.

Последнего я также хорошо знаю.

Иван Васильевич Доронин окончил школу морских летчиков в 1925 году, поступив в нее из военно-морского училища имени тов. Фрунзе. В 1930 году, направляясь из Иркутска в Карское море, я пригласил его на должность второго пилота. Это был его первый вылет на Север.

Доронин—здоровяк, крепыш (вес—92 кило), оказался прекрасным, «тонким» пилотом и несравненным экспедиционером, чутким товарищем и человеком с неиссякаемым добродушием.

С Колей Томом, корреспондентом «Комс. правды», участвовавшим в этом полете (и изложившим его в книге «Последние параллели»), они сразу стали большими друзьями. Том часто пользовался его добродушием и любил подтрунить над Иваном Васильевичем. Я хорошо помню, как в одном «несчастном» случае в становище, у которого мы сели на ночлег, тов. Доронин, не заметив в полутемной палатке трубы от печурки, сперва прижег себе голову, а затем, улегшись спать, не раздеваясь, раздавил пузырек с кислотой для паяния, который у него был в кармане, и ожег себе все бедро.

На утро был богатый материал для шуток. Страдающий от боли, Иван Васильевич все же «не разыгрывался», несмотря на все старания Тома. Хромая, он первым полез в самолет. Его идеалом всегда было: «Никогда не теряй ни минуты летней погоды». Вот почему он так успешно соревновался с первым пилотом на линии Иркутск—Якутск, летчиком Галышевым, выходя иногда победителем в этом трехлетнем соревновании.

Я восхищен работой доблестных соратников и, приветствуя их, думаю, что в полной мере представляю все трудности, ими блестяще преодоленные.

Николай КАМАНИН

Сын, сапожника и ткачихи, потомственный почетный пролетарий Николай Каманин. Он родился в 1908 году в городе Меленках Владимирской губернии. Мальчиком он вместе с отцом работает в сапожной артели и одновременно учится, настойчиво прокладывает себе путь к знаниям, к авиации, о которой мечтает с самых юных лет. В 1925 году он вступает в комсомол и до окончания учебы бессменно работает секретарем комсомольского коллектива.

19-летним юношей он вступает в военно-теоретическую школу. Через год кончает ее

Совершил в лагерь Шмидта 9 рейсов

вывез 33 человека

и командируется в школу летчиков. Шаг за шагом молодой учлет отвоевывает свое превосходство. Ему, секретарю комсомольской ячейки школы летчиков, надо быть первым в борьбе за право самостоятельного вылета. Всесторонне и глубоко он изучает высокое искусство полета и в 1929 году первым кончает школу.

В 1930 году его принимают в партию. Волевой командир, суровый и требовательный воспитатель, он был всегда готов к действию, к безотказной и четкой работе. В июне 1933 года его, несмотря на молодость, назначают командиром отряда. В короткий, очень короткий срок он силой личного примера добивается того, что его отряд становится безаварийным, лучшим по всем дисциплинам.

Дисциплинированность, смелость, находчивость — вот качества Николая Петровича Каманина.

В текущем году т. Каманин налетал (до вылета на помощь челюскинцам) 142 часа, из них 32 часа ночных полетов.

Тов. Каманин снял со льдины 33 человека, причем 15 челюскинцев он перевозил совместно с Дорониным.

Крылатый комсомол

КАРЛ РАДЕК
„Известия"

Все они — дети революции, ею взращенные. Самому маститому из них — Молокову — 38 лет, а так как революции от роду 17 лет, то вступил он в нее юношей 21 года, летает же с 1919 года. Революция окрылила его и научила летать. Слепневу около 35 лет. Летает он лет 10. Учились они у революции не только летному делу, они учились у нее мужеству, хладнокровию, труду, организованности и настойчивости. И мы с восхищением смотрим на них, на эту плоть от плоти нашей великой революции.

Но они — октябрьское поколение, отлитое из той стали высочайшего качества, которая выдержала и химические испытания и испытания величайших давлений. В их лице летает ВКП(б), рабочий класс — тот, который, несмотря на свою молодость, несет на своей спине великую историю.

Но наиболее мил мне Николай Петрович Каманин, сын сапожника и ткачихи Владимирской губернии, родившийся в 1908 году. Когда мировой капитал бросил человечество в котел войны ему было всего 6 лет. Он может быть радостно бегал за полками, отправлявшимися на войну, и восхищался звуками полковых труб. Когда началась революция, ему было 9 лет. И наверное малыш только смутно начинал понимать, что наступил великий период, когда ткачихи и сапожники будут представлять благородное сословие, когда сыновья ткачих и сапожников будут в воздухе вести бои диктатуры пролетариата за власть над природой. И когда сапожники воевали на гражданской войне и ткачихи им помогали, Колю Каманина послали уже учиться в советску школу времен гражданской войны, ког-

да республике приходилось напрягать все силы, чтобы прокормить малышей. И республика дала ему возможность 8 лет учиться, а затем пойти в военно-теоретическую школу и еще в школу летчиков. Больше 10 лет учился Коля Каманин, что раньше было недоступно пролетарским детям. Но учился он не только грамоте и технике, он учился и смыслу нашей жизни, учился революции. В 1925 году тов. Каманин — член комсомола, который, приняв звание ленинского, возложил на свои молодые плечи величайшую историческую ответственность. Ленинский коммунистический союз молодежи — это тот союз, который должен воспитывать людей, способных по-ленински переделать мир. Видно, что хорошо воспитал ленинский комсомол тов. Каманина раз он стал командиром отряда авиации, аттестуемого как безаварийный и лучший по дисциплине. Каманин овладел техникой своего дела. Но одновременно он был секретарем и культпропом комсомольских ячеек, т. е. он знал, что побеждает не машина, а человек — член класса, что надо не только уметь владеть машиной, но и руководить людьми.

Держит наш крылатый комсомол экзамен в арктической пурге. Он носится в тумане и опускается на ледяные аэродромы, идет хладнокровно в бой с природой, чтобы спасать товарищей. Вся страна революции смотрит на Каманиных. Они были пионерами, они стали комсомольцами, они теперь члены партии и победоносно сдают величайший экзамен. Еще совсем недавно на призыв «будь готов!» они отвечали детскими голосами «всегда готов!» Теперь они готовы к защите республики, готовы к боям с исторической пургой, которая поднимается из капиталистического котла ведьм и угрожает миру.

Смотрит с фотографии спокойное, словно выточенное лицо с высоким лбом, уверенными глазами.

Не стыдись суровая страна революции, прижми к груди голову юного героя, ведь ты его родила!

Маврикий СЛЕПНЕВ

На новой, почти не испытанной линии, Иркутск—Якутск, Слепнев появился в качестве одного из первых пилотов. За время его работы на Севере Слепнев совершает ряд героических полетов, поставивших его в первые ряды полярных летчиков мира. Первым и единственным Слепнев летел в поход, созданный для спасения «Ставрополя».

При 40-градусных морозах Слепнев искал американского летчика Эйельсона и его бортмеханика. Американцы уверяли, что «полковник» ушел к чукчам. Слепнев был уверен, что Эйельсон здесь, может быть, в трех шагах от обломков, под толстым слоем ослепительного снега. Он нашел тело Эйельсона и его

Совершил в лагерь Шмидта 1 рейс

вывез 6 человек

бортмеханика и отвез их в Ном.

Когда развернулись спасательные действия к лагерю Шмидта, Слепнев первый вызвался лететь в Америку для закупки самолетов, на которых он мог бы вместе с Ушаковым и Леваневским лететь на Аляску для спасения челюскинцев.

Два года Слепнев провел на изыскании новых путей на Севере. Прошел Булун, реку Анабору, Хатангау, самые дикие, неприступные углы Заполярья. На помощь экспедиции Шмидта он вылетел вооруженный огромным опытом, знаниями, той особой осторожной мудростью, которую воспитывает в летчике Север.

Риск сочетается с рассудительностью

В **Маврикии Трофимовиче Слепневе** в причудливом своеобразии сочетаются две диаметрально противоположные черты. В нем мирно уживаются дикая, почти болезненная страсть к риску с методической рассудительностью.

Один из товарищей Слепнева по работе в первом социалистическом революционном авиоотряде в годы гражданской войны вспоминает, что Слепневу всегда нравились рискованные предприятия, тяжелые, сопряженные даже с опасностью для жизни операции. И вместе с тем в Слепневе никогда не угасает жажда к новым летным знаниям.

Он постоянно совершенствуется, беспрерывно повышает свою квалификацию. Он переобучался в Добролете, когда летал на «Ю-13», переобучался, перейдя в распоряжение Управления среднеазиатских воздушных линий. Овладев в совершенстве техникой летного дела, Слепнев побил на Среднеазиатской линии все мыслимые рекорды, достигнув за два года предельного километража — 450 000 километров налетанного пути.

На новой, почти неиспытанной линии Иркутск — Якутск Слепнев появляется в качестве одного из первых пилотов. Слепнев первым и единственным летит в бухту Провидения на спасение «Ставрополя». Слепнев находит тела американского пилота Эйельсона и его бортмеханика и отвозит их в Ном. Слепнев первый вызвался ехать в Америку для закупки самолетов, на которых он мог бы вместе с Ушаковым и Леваневским лететь через Аляску на спасение челюскинцев.

Разрыв стяжек на самолете при посадке на льдины лагеря Шмидта на короткое время вывел машину Слепнева из строя.

Получив новые стяжки от прилетевшего в лагерь Молокова, Слепнев отважно пустился в обратный путь, увозя на борту своего самолета снятых со льда челюскинцев. М. Т. Слепнев являет собой пример выдающейся отваги, самоотверженности, высокой советской культуры и всесторонней развитости. Слепнев спас 6 человек.

Энтузиаст техники

— А я долечу в два!

— Да пойми ты, чудак, нельзя лететь вечером. В Якутске в это время топят печи. Подымается дым — ничего не разберешь. Сядешь чорту на рога!

— Но напрасно я убеждал Слепнева, — вспоминает в беседе с сотрудником «Правды» полярный летчик **Демченко.** — Он и слушать не хотел. Перелет Иркутск—Якутск он хотел сделать обязательно в **два** дня, несмотря на то, что все пилоты летали по три дня. Это были первые его полеты на Севере.

Результат, понятно, получился плачевный. Близ Якутска он уселся на занесенный снегом забор, снес шасси и разбил в щепы пропеллер.

С тех пор он не спорил и вдумчиво изучал условия полетов, взвешивал все указания и замечания.

Для полетов в условиях Севера летчик должен много и упорно **учиться.** Слепнев учился. Он жадно слушал рассказы старых полярников. Старательно, чутко схватывал и усваивал нужные приемы и навыки. Он начал свободно читать мудреную книгу Севера.

Затем — поиски Эйельсона. Если Маврикий Слепнев поставил себе цель, — он ее достигнет. Напрасно американцы уверяли, что «полковник» ушел к чукчам. Слепнев был уверен, что Эйельсон здесь, может быть в трех шагах от обломков, под толстым слоем ослепительного снега. Снег рыли при сорокаградусных морозах, живя в палатках. Слепнев сам работал, шутил, смеялся, рассказывал анекдоты, стараясь

вдохнуть в команду уверенность и бодрость...

Слепнев врабатывался в Север. Два года он провел на изыскании новых путей: прошел Булун, реку Анабору, Хатангу, самые дикие, неприступные углы Заполярья. На помощь экспедиции Шмидта он вылетел вооруженный огромным опытом, знаниями, той особой, осторожной мудростью, которую воспитывает в летчике Север.

Маврикий Слепнев — блестящий летчик и чудесный товарищ. В 1925 году мы работали на линиях Ташкент — Сталинабад и Ташкент — Хива. В песках рыскали шакалы. Если с кем-либо из нас случалась беда, Слепнев первый вылетал на помощь, не считаясь с опасностями и риском.

Однажды мне пришлось сесть в кишлаке Хаджимильк. Услышав шум мотора, сбежались собаки всего кишлака. Одна из них, охрипнув от безрезультатного лая, бросилась на мотор. Винт разлетелся в щепы, размолов проклятую собаку. Сел я у обломков винта и жду. День. Другой. Наконец на третий день слышу мотор. Бегу навстречу. Конечно, он — Слепнев! Узнал, в чем дело, и через четыре дня привез мне новый винт.

Не остался в долгу и я. В то же лето во время полета в Хиву Слепнев пропал. На четвертые сутки поисков я обнаружил его в восьмидесяти километрах от Хивы, на дне высохшего озера. Слепнев был весел, как всегда, и шутил с двумя местными милиционерами, поставленными для охраны машины. Кое-как мы сообща устранили неисправности мотора и вылетели вместе.

Слепнев — энтузиаст техники. Он любит сложные и усовершенствованные вещи. Мы встретили его по приезде из Америки и первым, что вынесли из вагона, был замысловатый складной стул для ужения рыбы и огромная хитроумная удочка. В этом сказался весь Слепнев: он терпеть не может ужения и никогда не удил, но «техника» его прельстила.

Блестящий летчик, прекрасный товарищ, Слепнев впишет еще не одну блестящую страницу в книгу освоения Советского Севера.

Колхозу — имя своего односельчанина

„Комс. правда"

Односельчане одного из героев-летчиков — **Маврикия Слепнева** — горячо встретили известие о спасении челюскинцев. Колхозники села Ямсковичи, Кингисеппского района, Ленинградской области обратились с просьбой присвоить колхозу имя своего односельчанина—летчика Слепнева. Отеческая гордость за сына-героя звучит в рассказе бодрого 70-летнего Трофима Семеновича.

— У меня их трое, — рассказывает старик Слепнев. — Один сын работает электротехником в Магнитогорске, второй — шофером в Москве, а третий — Маврикий — славный сын.

Вот уже три года, как после отпуска уехал Маврикий из Ямскович. Вся деревня помнит об этом его отпуске. Вечерами люди собирались и жадно слушали его захватывающие рассказы о суровой Арктике, о знойной Бухаре, о самолетах, о летчиках. Вся деревня от мала до велика знает о каждом полете Маврикия.

Трудно передать словами

После трехдневного пребывания в лагере Шмидта пилот **Слепнев** прилетел в **Уэллен,** доставив сюда из Ванкарема пятерых челюскинцев.

Корреспондент «Известий» имел продолжительную беседу со Слепневым, который рассказал следующее:

— 7 апреля я вылетел из Уэллена и через 1 час. 40 мин. был в **Ванкареме.** Там я встретил летчика **Бабушкина** и его механика т. **Валавина.**

Потратив час на разгрузку самолета, я вместе с **Ушаковым** вылетел в лагерь.

На тридцать шестой минуте, приблизительно в четырех километрах справа я заметил густой дым. Затем среди торосов мы разглядели две группы людей: одну — на аэродроме, другую — в лагере. Их отделяли друг от друга 5 километров торосистых льдов.

Трудно передать словами ту радость, с какой нас встретили челюскинцы.

Мы с Ушаковым идем трапой между торосов в лагерь. 1 час 10 мин. пути до лагеря мы, не переставая, отвечаем на вопросы, которыми нас засыпают челюскинцы.

Вот наконец и лагерь. Несколько полотняных палаток с фанерными крышами. Знаменитый, разорванный надвое барак. Над скромной палаткой Шмидта полощется советский флаг. Здесь встречаем **Отто Юльевича** и **Кренкеля.** «Наш старик», как любовно зовут челюскинцы большевика-ученого, профессора **Отто Шмидта,** сильно болел. Ему не позволили быть на аэродроме. Однако он встретил нас бодро, уверенный в успехе спасательных групп.

Наш прилет вызвал в лагере огромный прилив бодрости. Решаем остаться в лагере на ночовку.

В это время прилетели **Молоков** и **Каманин,** немедленно снявшие со льдины пятерых челюскинцев.

Осмотрев под руководством **Воронина,** полностью сохранившего шоморскую неутомимость, место гибели «Челюскина», мы отправились в барак на собрание. Здесь Ушаков сделал доклад об итогах XVII с'езда партии, рассказал последние новости из жизни Советской страны. Я доложил собравшимся об успехах авиации, лучшие силы которой мобилизованы на помощь челюскинцам.

Наступила короткая ночь. Мы долго сидели в палатке помощника Шмидта т. **Боевского.**

Пили чай со всеми по очереди, угощая челюскинцев привезенной на самолете свежей провизией.

Утром 8 апреля погода была хорошей. Однако ветер резал аэродром поперек. Предупредив об этом по радио Каманина и Молокова, мы провели весь день и ночь у самолета, выжидая благоприятного момента для того, чтобы вновь подняться в воздух.

Часа в два ночи весь лагерь был разбужен сильными толчками. Это ломало лед...

В четырех местах лопнула поперек посадочная площадка...

С рассветом сюда пришли люди из лагеря. Там сжатие льдов по силе равнялось тому, какое было в день гибели «Челюскина». Льдами были смяты барак и спасательный вельбот. Осколками льда завалило значительную часть топлива. Люди в строгом порядке готовились к новой эвакуации.

Миновав лагерь, опасность стала грозить самолету. Люди бросились рубить торосы и перебрасывать ледяные мосты через трещины, чтобы оттащить машину на другое ледяное поле, отстоявшее от нашего аэродрома на полтора километра...

В полдень, когда самолет удалось протащить уже более километра, избранная нами льдина также сдвинулась с места. Ее движение приостановилось только к вечеру. Сняв из предосторожности стабилизатор и рули высоты, мы наконец перетащили машину на новую площадку. В результате ночного восстания стихии новый аэродром на два километра приблизился к лагерю.

Только на другой день — 10 апреля — с наступлением хорошей погоды вновь прилетели в лагерь Каманин и Молоков, снявшие со льда восемь человек. Следом за ними в воздух поднялись и мы, взяв шестерых челюскинцев и полную кабину ценного груза. В следующий прилет Молоков ухитрился увезти двух лишних человек в грузовых парашютах, подвешенных под плоскостями.

В течение двух дней три самолета вывезли 57 человек.

Михаил Водопьянов

Михаил Васильевич Водопьянов родился в 1899 г. в селе Студенки Липецкого района в бедной крестьянской семье.

В начале 1919 г. поступил добровольцем в Красную армию, в дивизион воздушных кораблей. Участвовал в боях против Мамонтова и Врангеля. В конце 1920 г. в этом же дивизионе стал шофером и за рулем машины пробыл до

Совершил в лагерь Шмидта 3 рейса

вывез 10 человек

1924 г., когда перешел в Добролет на ремонт авиомоторов.

В 1925 г. сдал экзамен на бортмеханика и принял участие в экспедиции по борьбе с саранчой.

Бортмехаником т. Водопьянов работал до 1928 г. После того как овладел техникой вождения самолета, он был переведен в летчики.

В 1930 г. первым открыл воздушную линию на Сахалин и в том же году «налетал» по ней 5 тыс. км.

В 1931 и 1932 гг. т. Водопьянов работал в особом авиоотряде «Правды» по перевозке матриц и за быструю и бесперебойную доставку награжден золотыми часами.

Пройдя свыше 5 тыс. км. и перелетев через Анадырский хребет, т. Водопьянов немедленно принял участие в спасении последних групп челюскинцев, сняв со льдины 10 чел.

Автобиография линейного пилота

М. ВОДОПЬЯНОВ
„Известия"

Я сын крестьянина. До 1918 г. летом я с отцом занимался крестьянством, а зимой возил известковый камень на Сокольский металлургический завод.

Однажды, когда мы с отцом чинили крышу избы, я услышал над головой характерный, тогда еще незнакомый мне приближающийся гул. Поднял глаза кверху и впервые в своей жизни увидел самолет, прорезавший синеву неба. Засмотревшись, я чуть не сорвался с крыши. В этот знаменательный для меня день я впервые подумал: «хорошо было бы стать летчиком». Но как? Мысль о работе летчика застряла в моей голове и не давала покоя.

В 1918 г. девятнадцатилетним парнем мне случилось попасть на Липецкий аэродром. Не задумываясь, с великой радостью я поступил добровольцем в Красную армию в дивизион воздушных кораблей «Илья Муромец». Начало моей летной работы совпало с гражданской войной. Прежде чем летать в воздухе, нужно было его завоевать. И вместе с тысячами товарищей мне довелось принять участие в боях против Мамонтова и Врангеля.

Конечно, в это время у меня еще не было особой квалификации. Я начал свою работу в дивизионе в качестве чернорабочего. Потом меня повысили — я занимал должность, которая носила пышное название — «наблюдателя правого крыла воздушного корабля «Илья Муромец». Обязанности же мои были несложны: я должен был наблюдать за тем, чтобы правое крыло всегда было чистым. Я делал эту работу не за страх, а за совесть.

В 1919 г. меня назначили помощником шофера, а в 1920 г. в Москве я сдал экзамен на шофера и работал в этой должно-

сти до 1924 г. В 1924 г. я поступил в Добролет по ремонту авиационных моторов. В 1925 г. сдал экзамен на бортмеханика. В конце 1928 г. окончил гражданскую школу летчиков и с тех пор до сегодняшнего дня работаю летчиком. Сейчас я имею налет более 300 тыс. км.

В 1930 г. мне посчастливилось «прокладывать» линию Хабаровск—Сахалин.

В 1930 г. меня вызвали в Москву и предложили лететь в Хабаровск на одномоторном самолете «Юнкерс В-33». Этот перелет мне удалось совершить в течение 41 летного часа.

В 1931 г. в январе, в разгар зимы, мне было предложено перегнать самолет «Ф-13» из Новосибирска в Хабаровск. В Новосибирске в это время было 52° холода. В ясные дни почти невозможно лететь из-за сильного мороза. Но и в пургу не лучше. При полете в пургу под собой еще кое-что видно, но впереди — ничего. Мы летели по руслу Ангары на высоте не больше 100 метров. Берег был выше нас. У Байкала снег усилился. Пришлось снизиться еще ниже. Но и это не помогло. Я решил вернуться, стал разворачиваться в сторону бортмеханика тов. Кокушева, а он вдруг толкнул меня в бок и крикнул: «Гора!». Я стал разворачиваться в свою сторону, но другая гора стремительно неслась мне навстречу. Развернуться так и не удалось. Решили итти дальше. Вышли на Байкал. Около Селенги пурга увеличилась до такой степени, что мы под собой совсем ничего не видели. Когда мы прилетели в Хабаровск, начальник дальневосточного управления Аэрофлота, встретив нас, даже удивился: «Никак не ожидал твоего приезда в такую погоду. Поэтому мы и знаков не приготовили для посадки». В ожидании этих злосчастных знаков мне пришлось кружиться в воздухе около 40 минут.

В 1932 г., 30 сентября, мне было приказано перегнать самолет «П-5» в Хабаровск. По возвращении из Хабаровска в этом же году было дано вторичное зада-

ние: на самолете «П-5» нагнать экспресс, вышедший из Москвы 26 октября, т. е. на трое суток раньше, и успевший уже сделать около 5 000 км. В экспрессе ехал во Владивосток пассажир, которому нужно было передать важные документы. Этим об'яснялась чрезвычайная срочность задания. Экспресс мы не только догнали, но прилетели в Иркутск на целые сутки раньше его. Расстояние до Хабаровска (8 000 км.) мы покрыли в течение 39 летных часов. В 1931 и 1932 гг. я работал в особом авиоотряде «Правды» по переброске матриц и за быстроту, бесперебойную их доставку награжден золотыми часами. В 1933 г. я предпринял попытку в зимних условиях в кратчайшее время перелететь из Москвы в Петропавловск-на-Камчатке и обратно. Но, потерпев за Байкалом аварию, вынужден был прекратить перелет. Ранения, полученные при аварии, временно лишили меня возможности летать. Для меня это было нелегко, но пришлось примириться. Впервые в моей летной практике я сравнительно надолго оставил ручку управления. По выздоровлении я снова летал на линиях Аэрофлота, пока не получил назначения отправиться на помощь челюскинцам. Стоит ли говорить, что я встретил это предложение с большой радостью.

Он очень смел

Когда вчера я услыхала о спасении Водопьяновым нескольких челюскинцев, не знала даже, что и делать от радости. Дома близким отвечала невпопад. Я ведь каждый день волновалась и ожидала сообщений о перелетах Михаила.

После своего прошлогоднего неудачного полета на Камчатку Михаил только и твердил о его возобновлении.

Что и говорить, его печаль переживала вся семья. Едва выздоровев, он принялся за переоборудование своей машины «Р-5». Целые дни он пропадал в аэропорте. Все

время ходил вокруг нее и изучал. Выясняя причины катастрофы, он всю свою энергию бросил на оборудование машины, которая могла бы летать до Хабаровска и дальше. Михаил не спал ночами, мечтая о полете. Поэтому трудно передать его радость, когда он испытал свою машину во время доставки матриц «Правды» в Ленинград, туда и обратно без посадки. После полетов возвращался всегда веселый и радостный и шутливо хвастался:: «Ну, что, снова перевез матрицы. Видишь к обеду не опоздал». Когда стало известно о трагическом положении челюскинцев, он заявил:

— Их спасти можно только самолетами, и я во что бы то ни стало совершу этот полет.

Я очень внимательно следила за «Правдой», читая все сводки и сообщения, и видела, что Михаил упорно и уверенно приближается к своей цели. И он ее достиг.

Сегодня спрашиваю у своего 9-летнего сына:

— Вова, сказал ты учительнице, что папа прилетел и спас челюскинцев?

— А как же я скажу, если вдруг это неправда?..

Но сегодня это — правда. Сегодня весь Советский союз празднует победу наших летчиков. Я очень рада за Михаила. Он сделал большое дело, порученное ему страной. Он очень смел.

Мария Водопьянова,
жена пилота Михаила Водопьянова

Иван ДОРОНИН

Летчик Доронин Иван Васильевич родился в крестьянской семье. Ему сейчас 31 год. Не закончив средней школы, семнадцатилетний Доронин пошел добровольцем в Красный морской флот и там поступил на ускоренные курсы техников. Через год способный курсант был переведен в военно-морское училище. На курсах и в училище

Совершил в лагерь Шмидта 1 рейс

вывез 2 человек

Доронин проявлял большую любовь к авиации и, наконец, перешел курсантом в школу летчиков.

Летом 1925 г. Доронин оканчивает школу и снова поступает в морской флот, но уже в качестве морского летчика.

В 1930 г. Доронин переходит на работу в гражданскую авиацию. С Черного моря его перебрасывают на далекий Север.

Летчик Доронин налетал свыше 300 000 км. Все время он работал без аварий. За образцовую работу ему присвоено звание «пилота-механика гражданского воздушного флота».

Доронин первым из хабаровского звена самолетов достиг лагеря Шмидта и доставил оттуда группу челюскинцев.

Через тайгу и горы

МАКС ЗИНГЕР
„Известия"

Погода обманула пилота вскоре за Якутском. Туман разлегся по высоким гористым берегам Лены, застилая путь самолету Доронина. Из снежной мглы вдруг вырастали поросшие тайгой берега и снова скрывались в тумане суровой ленской зимы. Машина шла бреющим полетом над самыми торосами Лены, едва не цепляя их. Неожиданно Доронин сел на жесткую площадку, очерченную зеленым квадратом молодых елей.

Бортмеханик вылез из кабинки и стал разжигать примус. В баках, не выдержав лютого якутского мороза, замерзало масло. Мотор уже начал давать перебои. Доронин сел здесь вынужденно.

После каждого часа полета замерзало масло в баках и маслопроводе, и каждый час вынужденно садилась машина. Воздушный мастер Доронин искусно сажал ее без поломок на высокие ленские заструги. Бортмеханик каждый раз торопливо разжигал примус и грел застывшее масло. Кипящее масло выливали в масленный бак и так летели дальше, до следующей вынужденной посадки. Летчики не придавали этому значения. Это был обычный зимний полет. И вот над тайгой, когда с самолета, шедшего на лыжах, не видно было реки,—вдруг что-то лопнуло в моторе, он захлебнулся и перестал петь свою бодрую песню. Через секунду он заработал снова, но уже не с прежней силой. Его стук был неровным и неуверенным.

Под самолетом виднелась черновина тайги. Людей караулила таежная застава, выставив высоко колючие, смертельные стволы. Мотор кашлял, словно коклюшный ребенок. Вдруг показалась скованная льдом Лена в своем ослепительно-снежном

наряде. Ветер отжимал машину к лесу. При затухающем, обессиленном моторе Доронин пытался вывести самолет к Лене, посадить его на реку, на ее ледяной настил, запорошенный снегом.

...Самолет уже над рекой. Но под машиной вьется голубая наледь. Здесь лопнул ледяной покров реки, и вода излилась поверх льда. Если сядет здесь самолет, он сделает «пике», он перевернется через голову, будто подстреленный заяц, и тогда — «котлета», как говорят летчики.

А самолет все кашляет, тянет куда-то над самыми наледями. Вот кончился их голубой простор, и снова белеет закрытая снегом Лена. Впереди спасительный квадрат елей. Несколько резких ударов лыжо заструги. Самолет прыгает словно по бревнам. Это вынужденная посадка на запасную площадку, до которой едва дотянул настойчивый Доронин.

В моторе лопнул один из болтов, крепящих крышку распределительного валика, и лопнула самая крышка. Железный обруч с бочки, валявшийся близ площадки, перехватывает крышку бандажом. Болт заменен запасным.

Машина Доронина мчится к истокам Лены и оттуда к Ангаре, к Иркутску.

В масках от лютых морозов, прогревая на каждой остановке замерзающее масло, пробиваясь сквозь пургу, над тайгой, над горами, над льдом, летал по Северу Доронин. Он летал над Колымским хребтом. Это был **первый полет с Лены в Колыму.** Мотор самолета вылетал свои положенные часы. Доронин спросил бортмеханика:

— Ну как, дядя Яша? Полетишь?

— Полечу, — сказал дядя Яша, — только давай побольше оборотов!

И слетали.

Ринувшись на помощь челюскинцам, коммунист Доронин одолел и анадырские неприступные высоты, неся высоко знамя советской авиации. Зимой, сквозь пургу, по неизведанным воздушным тропам, от Хабаровска до полярного моря, пробился самолет отважного летчика Доронина.

Пройдена половина пути

Москва, редакции „Известий"

Охотск. 20 марта. Авиационная экспедиция, вылетевшая из **Хабаровска** на помощь челюскинцам, находится в пути уже четвертые сутки. Лететь приходится в неблагоприятной метеорологической обстановке. В **Нижнетамбовске,** например, первый самолет, прежде чем подняться в воздух, пробежал по рыхлому снегу больше километра, причем лыжи глубоко застревали в сугробах. Только сделав пробежку по следу первой машины, два других самолета сумели подняться в воздух.

Целый день нас продержала метель в Николаевске-на-Амуре. Бортмеханики **Савин** и **Федоров** использовали эту остановку для того, чтобы лишний раз проверить моторы, укрепить дополнительные бензинные баки и упаковать запасные части. Тщательно изучив в течение дня дальнейший маршрут, вечером мы отправились в кинотеатр. На утро мы вновь поднялись в воздух и взяли курс на **Аян.** Лететь пришлось в очень тяжелых метеорологических условиях. К тому же мы вынуждены были взять большую высоту, чтобы пересечь высокие горы хребта Курбатовского.

20 марта все три самолета достигли **Охотска.** Население Охотска устроило нам теплую встречу.

К северу от Охотска нам предстоит лететь над местами, где больше рек, где берега значительно менее гористы. Это облегчает возможность посадки. Впрочем на перегоне **Гижига—Анадырь** вновь придется пересекать высокие горные хребты, являющиеся источником постоянных ветров и завихрений.

Весь экипаж самолетов чувствует себя отлично. Надеемся успешно одолеть и вторую половину пути. Шлем привет.

Летчик ДОРОНИН.

Героический экипаж

М. А. РУКОВСКИЙ

Смоленский рабочий. Сейчас — старший авиотехник звена одной из авиоэскадрилий воздушного флота РККА. В 1924 году вступил в Красную армию добровольцем, в 1926 году окончил школу мотористов, в 1929 году — военно-теоретическую школу. Член ВКП(б) с 1928 г.

В спасении челюскинцев участвовал на борту самолета Ляпидевского.

Л. В. ПЕТРОВ

В спасении челюскинцев участвовал в качестве летчика-наблюдателя на борту машины Ляпидевского. Родился в 1908 г. в Смоленске. Имеет среднее образование. С 1917 по 1930 г. был в Красной армии, занимая ряд командных должностей в воздушном флоте РККА.

П. А. ПИЛЮТОВ

Активно участвовал в переброске челюскинцев с плавучей льдины на материк на борту самолета Молокова.

П. А. Пилютов родился в 1906 г. Человек железного здоровья, он удовлетворяет всем требованиям военной авиации: решителен, смел, опытен, прекрасно дисциплинирован. Сейчас он — авиотехник звена одной из эскадрилий воздушного флота РККА.

И. Г. ДЕВЯТНИКОВ

Родился в 1910 г. Рабочий фабрики искусственного волокна, сейчас — техник эскадрильи воздушного флота РККА. В армии — с 1931 г. Энергичный, осмотрительный, аккуратный, он прекрасно справляется со своими обязанностями.

В спасении челюскинцев т. Девятников участвовал в качестве бортмеханика на самолете тов. Молокова.

М. П. ШЕЛЫГАНОВ

Матвей Петрович Шелыганов — штурман авиозвена, старший летчик-наблюдатель воздушного флота РККА. Родился в 1907 году в Лукья-

новском районе, Горьковского края. В Красной армии — с 1928 г. Летный стаж — 4 года. В 1928 г. учился в школе ВЦИК. Под командой пилота Каманина штурман Шелыганов сделал 9 блестящих рейсов в лагерь Шмидта.

Г. В. ГРИБАКИН

Герман Васильевич Грибакин родился в 1909 году в Ленинграде. Он комсомолец и член ВКП(б) с 1931 г. В Красной армии — с 1930 года. Окончил школу авиотехников. Летает третий год. Сейчас — старший авиотехник Н-ской эскадрильи воздушного флота РККА. Под командой пилота Каманина он в качестве бортмеханика принял участие в 9 рейсах в лагерь Шмидта.

В. А. АЛЕКСАНДРОВ

Бортмеханик Владимир Александрович Александров родился в 1905 г. в Москве, в семье служащего. Потеряв десятилетним мальчиком отца, он поступает в качестве подручного на работу в московскую авиошколу, затем работал на авиозаводах бортмехаником по испытанию машин, бортмехаником на линиях Среднеазиатского управления гражданского воздушного флота. Последнее время летает с Водопьяновым.

М. Л. РАТУШКИН

Родился в 1905 году в Москве. Шестнадцати лет поступил слесарем на завод «Серп и молот», затем работал на заводе «Красный луч». В 1933 г. досрочно окончил авиационный техникум. По окончании техникума направлен в сельхозавиацию, а затем переброшен в особый отряд трансавиации. Работает техником на борту самолета т. Водопьянова.

Я. Г. САГИН

Родился в 1905 г., 4 года работал чернорабочим на нефтяных промыслах, с 1923 по 1927 г. — кочегар и машинист в военно-морском флоте. В 1928 г. окончил курсы мотористов и сейчас является авиотехником и начальником моторного цеха Н-ской эскадрильи воздушного флота РККА.

Под командой пилота Доронина тов. Савин сделал один рейс в лагерь Шмидта.

Дни, которые потрясли мир

13 ФЕВРАЛЯ. В 15 часов 30 минут, в 155 милях от мыса Северного и в 144 милях от мыса Уэллен, раздавленный льдами, затонул «Челюскин». Экипаж и экспедиция высадились на лед. Пытаясь сойти с судна, погиб завхоз Могилевич. На льду построены палатки, строятся деревянные бараки. У каждого — спальный мешок, меховая одежда. Продовольствие, радио и самолет также на льду.

14 ФЕВРАЛЯ. Совет народных комиссаров Союза ССР организовал комиссию для оказания помощи челюскинцам под председательством В. В. Куйбышева.

В районе мыс Северный — Уэллен была создана чрезвычайная тройка в составе начальника полярной станции мыса Северный тов. Петрова, председателя рика в Уэллене тов. Натауге и начальника контрольно-пропускного пункта погранохраны ОГПУ в Уэллене тов. Белобородова.

15 ФЕВРАЛЯ. 60 собачьих упряжек вышло из Уэллена на мыс Онман, где спешно организуются базы с запасами питания, белья и одежды. Приведены в боевую готовность самолеты с летчиками Ляпидевским, Кукановым и Конкиным.

18 ФЕВРАЛЯ. Летчик Ляпидевский сделал попытку вылететь в лагерь, но вернулся из-за пурги в Уэллен.

19 ФЕВРАЛЯ. Комиссией отдано распоряжение отправить в бухту Провидения 2 самолета с Камчатки и 3 из Владивостока.

20 ФЕВРАЛЯ. В Америку выехали уполномоченный правительственной комиссии УШАКОВ и пилоты СЛЕПНЕВ и ЛЕВАНЕВСКИЙ. Им дано задание: организовать помощь челюскинцам со стороны Аляски.

26 ФЕВРАЛЯ. Пароход «Смоленск» грузит уголь во Владивостоке. С пароходом отправляется 7 самолетов. На Онмане организуется база горючего. Связь с лагерем — непрерывная. Пароход «Сталинград» прибыл в Петропавловск-на-Камчатке.

27 ФЕВРАЛЯ. Пароход «Сталинград» прибыл в Петропавловск-на-Камчатке и приступил к погрузке самолетов, горючего, запасных частей и радиоимущества. Пароход «Смоленск» начал бункеровку во Владивостоке.

Челюскинцы перетащили через ледяные торосы свой самолет на оборудованный ими аэродром.

28 ФЕВРАЛЯ из Петропавловска-на-Камчатке вышел пароход «Сталинград» с двумя самолетами. Из Владивостока в бухту Провидения, имея на борту семь самолетов, вышел пароход «Смоленск». На помощь экспедиции Шмидта направлены лучшие полярные летчики Советского союза: тт. Каманин, Ляпидевский, Молоков, Доронин, Галышев, Куканов; из Хабаровска вылетает летчик Водопьянов.

5 МАРТА. Весь мир узнал о блестящем подвиге полярного летчика-комсомольца Анатолия Ляпидевского. Самолет АНТ-4 под его управлением прилетел из Уэллена в лагерь, и, взяв 10 женщин и 2 детей, благополучно доставил их в Уэллен.

7 МАРТА. Вся мировая печать на видном месте публикует телеграммы о героическом полете Ляпидевского. В Хабаровске готовятся к вылету летчики ГАЛЫШЕВ и ДОРОНИН. Из Ленинграда выезжает с самолетом летчик БОЛОТОВ. На пути в Хабаровск находится самолет «П-5» с летчиком ВОДОПЬЯНОВЫМ.

11 МАРТА. Пароход «Сталинград» прибыл на мыс Олюторский и произвел выгрузку самолетов и горючего.

13 МАРТА. Пароход «Смоленск» подошел к району мыса Олюторского, где начальник летной группы, летчик Каманин, выгрузил 5 самолетов Р-5.

14 МАРТА. На мысе Ванкарем оборудован аэродром для приема самолетов. Летчик Ляпидевский вылетел из Уэллена в Ванкарем, но совершил вынужденную посадку у мыса Онман, повредив самолет. Ушаков, находившийся в Нью-Йорке, выехал на Аляску через город Фербенкс. С ним отправились летчики ЛЕВАНЕВСКИЙ и СЛЕПНЕВ.

17 МАРТА. Летчики Галышев, Доронин, Водопьянов начали перелет. Им предстоит пройти 5 000 километров по малоизвестному, необорудованному пути, сквозь пургу и туманы. Доронин и Галышев в тот же день опустились в Николаевске-на-Амуре. Водопьянов, попав в метель, вернулся обратно.

18 МАРТА. Через Хабаровск на Владивосток проследовала отправленная из Москвы экспедиция дирижаблей. Летчик Водопьянов снова вылетел из Хабаровска и прилетел в Нижнетамбовск.

20 МАРТА. Летчики Галышев и Доронин прилетели в

Охотск. Туда же прилетел и летчик Водопьянов.

21 МАРТА. Звено Каманина в составе пяти самолетов вылетело из Олюторки на север. Вылет Галышева, Доронина и Водопьянова из Охотска задержался: пурга. Дирижабли прибыли во Владивосток.

22 МАРТА. Летчики Водопьянов, Галышев и Доронин прилетели в Ногаево. В этот же день 2 самолета из звена Каманина опустились в Анадыре. В Олюторке 2 самолета «Ш-2», выгруженные «Сталинградом», пытавшиеся подняться, на высоте 15 метров попали в непреодолимую струю воздуха, упали и ударились о землю. Машины разбиты. Один самолет из звена Каманина остался в Майна-Пыльгине для ремонта, а второй, вылетев из Майна-Пыльгина, по неизвестным причинам вернулся обратно.

25 МАРТА. Пароход «Совет», имея на борту два дирижабля, аэросани и самолет с летчиком Болотовым, вышел из Владивостока на север.

27 МАРТА. Летчики Водопьянов, Галышев и Доронин прибыли в Гижигу.

28 МАРТА. 3 самолета отряда Каманина вылетели из Анадыря в Ванкарем. Леваневский и Слепнев вылетели из Фербенска в Ном на самолетах, специально купленных в Америке.

29 МАРТА. Летчики Водопьянов, Галышев и Доронин прилетели в Каменское.

30 МАРТА. Летчик Леваневский, имея на борту механика-американца и уполномоченного правительственной комиссии Ушакова, вылетел из Нома. Возле Ванкарема Леваневский попал в густой туман, с изумительным мастерством и отвагой удержав самолет от падения. Летчик ранен, остальные невредимы.

2 АПРЕЛЯ. Несмотря на мороз, летчик Бабушкин на «заплатанном» самолете «Ш-2» вместе с бортмехаником Валавиным прилетел из лагеря в Ванкарем.

3 АПРЕЛЯ. Из Нома (Аляска) вылетел на американском самолете летчик Слепнев и в тот же день благополучно опустился в Уэллене.

Галышев, Доронин и Водопьянов — в Каменском, Каманин и Молоков вылетели в Уэллен.

4 АПРЕЛЯ. Летчики Водопьянов, Галышев и Доронин прибыли в Анадырь. Обнаружен самолет Демидова из звена Каманина: он совершил вынужденную посадку в 20 километрах от Анадыря. Самолет летчика Бестанжиева из того же звена обнаружен юго-восточнее Анадыря также поврежденным.

7 АПРЕЛЯ. Летчики Слепнев, Каманин и Молоков перелетели из Уэллена в Ванкарем и тотчас же вылетели в лагерь Шмидта. Слепнев при посадке повредил у самолета шасси. Самолеты Каманина и Молокова доставили в Ванкарем 5 пассажиров.

8 АПРЕЛЯ. Пилот Молоков вылетел в район лагеря Шмидта, но, пробыв в воздухе 2½ часа, из-за плохой видимости не обнаружив лагеря, вернулся в Ванкарем.

11 АПРЕЛЯ. Летчики Молоков, Каманин и Слепнев за два дня перевезли на материк 57 челюскинцев. В тяжелых условиях, при едва годной посадочной площадке в лагере они по нескольку раз в день совершали полеты. Особо отличился Молоков.

12 АПРЕЛЯ. ВОДОПЬЯНОВ перевез 7, КАМАНИН и ДОРОНИН — 15. На льдине осталось шестеро. Водопьянов и Доронин участвовали в полетах после того, как они геройски преодолели неизведанный и суровый Анадырский хребет, чтобы сократить путь к лагерю. На самолете Слепнева начальник экспедиции О. Ю. Шмидт доставлен в Ном.

13 АПРЕЛЯ. Утром последние шесть челюскинцев, во главе с тов. БОБРОВЫМ и ценное имущество доставлены в Ванкарем. Операцию завершили Молоков, Каманин, Водопьянов.

4

Своими бесстрашными полетами
пилоты СССР
покрыли себя
неувядаемой славой

°

Советские летчики вызывают восхищение всего мира

„Правда"

Подвиг советских летчиков, спасших экипаж «Челюскина», заслуженно вызвал широчайший отклик во всем мире. Редко в какой стране печать не посвятила победе под Ванкаремом восторженные статьи об отваге, героизме советских летчиков и о высоких достоинствах советских самолетов и моторов. Даже твердолобая и антисоветская **«Моргинг пост»** вынуждена была признать блестящую победу советской авиации.

Имена советских летчиков, имя Шмидта, имена челюскинцев стали известны далеко за пределами нашей страны. За усилиями спасательных экспедиций действительно следил весь мир. Следили трудящиеся, восхищаясь стойкостью челюскинцев и героизмом их спасителей. Следила и буржуазия, подавляющее большинство органов печати которой с уважением отзывается о достижениях советской авиации.

Невозможно, да и не нужно повторять все то, что в эти дни писала мировая буржуазная печать. Повторяем: в большинстве случаев это было вынужденное признание крупнейших успехов наших достижений. Разве не показательно, что «Морнинг пост» говорит о «блестящей работе советских самолетов», что фашизированный «Берлинер тагеблатт» говорит о «героях на самолетах», что **«Богемия»** восхищается «настойчивостью и железной волей этих людей, совершивших чудеса»? Буржуазная печать изумлена, как изумлены определенные круги буржуазии, которые в глубине души надеялись, что спасательные работы кон-

чатся неудачей, или во всяком случае, не верили в возможности советской авиации. И сейчас они перед лицом фактов признают, как необоснованны были **эти** надежды и как обоснованна была уверенность трудящихся нашей страны в том, что их летчики выполнят порученное им дело.

«Тан», как известно, не отличающийся никакими симпатиями к трудящимся нашей страны, писал в эти дни, что **«преданность, смелость и настойчивость советских летчиков вызывают сегодня восхищение всего мира»**.

«Эксцельсиор» заявляет: «Героизм летчиков, приветствуемых в Москве с законной гордостью, заслуживает всеобщего восхищения.

«Прагер миттаг»: «Весь мир присоединится к высоким почестям, которыми СССР награждает челюскинцев и их спасителей. Те и другие проявили беспримерное самопожертвование».

«Дейли телеграф»: «Весь мир воздаст должное искусству и мужеству советских летчиков, их достижение составляет новую воздушную эпопею».

«Дейли геральд»: «Это один из величайших примеров героизма и выносливости, которыми так богата история арктических исследований».

«Дейче альгемейне цейтунг»: «СССР доказал всему миру, на что способны его летчики», **и т. д.**

Крупнейшие имена из мира науки, в особенности авиации, как американские генералы Фулуа и Монтгомери,, как английский министр авиации Лондондерри, профессор Кембриджского университета Раймонд Пристли, профессор Ласки, лорд Марли и т. д., не скрывают своего изумления и даже восхищения перед подвигом советских летчиков, перед стойкостью челюскинцев. И это понятно. Это — люди, трезво оценивающие положение. Они реально ощущают факты и не пытаются их извратить.

Но существует и другая категория буржуазной печати, представляющая наиболее оголтелые, черносотенные круги буржуа-

зии, которые пытались использовать эпопею челюскинцев для грубых антисоветских вылазок. К этой печати прежде всего принадлежит фашистский официоз **«Фелькишер беобахтер».** Этот листок поместил 4 апреля дрянненькую статейку, в которой высказывал свое «убеждение» в том, что Советскому союзу не удастся спасти челюскинцев. По мнению фашистского листка, челюскинцы должны были положиться на волю божию и ждать случая, «счастливого случая», который мог бы их спасти.

«Попытки оказать помощь пострадавшим самолетами оказываются невозможными,— злобствовал «Фелькишер беобахтер», — бесплановая посылка судов закончится лишь дальнейшими неудачами и потребует новых жертв... Находящаяся в пути экспедиция с двумя небольшими мягкими воздушными кораблями не достигнет своей цели... Напрасно лагерь располагает радиостанцией. Не будь связи с материком, потерпевшие кораблекрушение не надеялись бы на помощь извне и предпринимали бы собственные попытки спастись». «Фелькишер беобахтер» не остановился даже перед грубыми нападками на тов. Шмидта, мужество и смелость которого вызывают всеобщее восхищение даже в буржуазной печати.

Трудно представить себе более последовательное мракобесие. Радио, самолеты и воздушные корабли — все это, по мнению фашистских злопыхателей, бессильно перед властью стихии. Но что скажут сегодня фашистские «пророки»? Перед всем миром они очутились в положении... дураков.

Смысл этих пророчеств ясен: фашистскому официозу захотелось заранее преуменьшить огромную моральную победу трудящихся нашей страны, опорочить усилия спасательных экспедиций. Омерзительный лик германского фашизма нарисован фашистским официозом лучше, чем это мог бы сделать самый талантливый карикатурист.

Но кроме злобствующих в своем бессилии органов фашистской печати, нужно от-

метить и ту часть капиталистической прессы, которая не только изумлена подвигом советских летчиков, но буквально потрясена. Настолько потрясена, что лишилась дара речи. Японская печать, например, обошла молчанием не только героизм советских летчиков, но и даже самый факт спасения челюскинцев. Исключением являются лишь две **неяпонские** газеты, рассчитанные на узкий круг читателей, — **«Джапан кроникл»** и **«Джапан адвертайзер»**, издающиеся на английском языке. Непонятно, почему от японских читателей следует скрывать такое крупное событие, как спасение челюскинцев? Можем только высказать предположение, что здесь действовали особые причины. Японская буржуазия, очевидно, опасается даже того, чтобы широкие массы трудящихся Японии были информированы о таких событиях.

Ну, что ж, мы не впервые сталкиваемся с подобными ярко выраженными припадками ярости и злобы. Но до трудящихся Японии весть о славных подвигах советских летчиков все же дойдет. Дойдет через все цензурные преграды.

В спасении челюскинцев принимали непосредственное участие семь советских летчиков. Вместе со своими бортмеханиками они покрыли славой наши воздушные силы. Их было семь. Но если потребуется, Советская страна выставит тысячи и тысячи бесстрашных воздушных бойцов. Советская авиация показала — это признано во всем мире, — **что она не знает преград**. Советские летчики показали — и это также признано мировой буржуазной печатью, — как закалена их большевистская воля, как велика их вера в высокую авиационную культуру своей страны и каким мощным стражем их родины является советский воздушный флот.

Вот именно это признано всей буржуазной печатью. Здесь следует искать причины изумления одной ее части и злобных выходок другой. И напрасно в некоторых странах пытаются это замолчать. Иное молчание красноречивее многих слов.

1
Пресса

Франция

Вся французская печать помещает на видном месте сообщения о спасении челюскинцев, **подчеркивая в заголовках исключительное мужество советских летчиков, преодолевших препятствия, почти превосходящие человеческие возможности.**

«ЭВР»

«Воздушные спасители челюскинцев совершили незаурядный подвиг и были награждены званием «Героев Советского союза». Они заслуживают, чтобы их отметили орденом человечества. Спасение челюскинцев — это такой подвиг, который заслуживает того, чтобы быть записанным на первой странице Золотой книги авиации. Особенно этот подвиг вызывает восхищение потому, что большинство человеческих жизней было спасено самолетами, предназначенными сеять смерть во время войны. Можно пожелать лишь, чтобы авиация всего мира отказалась от своей смертоносной задачи».

«КОТИДЬЕН»

Знаменитый пилот **Сади Лекуэнт** пишет:

«Слова бессильны описать подобные подвиги. Возвышенные действия советских летчиков Ляпидевского, Водопьянова, Каманина, Молокова и Доронина, воодушевленные изумительным чувством гуманности и солидарности, заслуживают быть отнесенными к великим фактам истории современной авиации и присоединены к именам Ненжессера, Коли, Линдберга и Коста. Французские летчики преклоняются перед ними и отдают дань их бескорыстной преданности делу».

«ЭКСЦЕЛЬСИОР»

«Несмотря на бесчисленные трудности и ужасающие атмосферные условия, советские летчики совершили ряд подвигов, вызывающих невольное восхищение».

США

Агентство **«Ассошиэйтед пресс»** называет героическое спасение челюскинцев **«историческим подвигом»**.

По словам газет, спасение является **одним из самых блестящих подвигов в истории Арктики.** Как пишет агентство **«Ассошиэйтед пресс»**, люди, спасшие челюскинцев, совершив блестящие полеты в труднейших условиях, вписали «новую славную страницу в историю Арктики». Корреспондент **«Нью-Йорк таймс»** пишет об «эпических подвигах» советских летчиков. По словам **«Геральд трибюн»**, советские летчики совершили **«одну из самых драматических спасательных операций в истории Арктики»**.

«НЬЮ-ЙОРК ТАЙМС»

«В течение многих лет из Арктики не поступало более драматических известий. Мир узнавал о том, что там происходит, ежедневно благодаря радиосвязи и благодаря отваге и умению советских летчиков».

По словам газеты, Шмидт вышел из испытания «с непоколебимой репутацией отважного, жертвующего собой человека».

Отметив достижения Советского союза в деле исследования Арктики, газета пишет: **«Советские исследователи под руководством Шмидта совершили удивительную работу»**.

Англия

Все газеты публикуют сообщения о спасении челюскинцев. **«Дейли экспресс»**, в редакционной статье комментируя это сообщение, пишет, что советские летчики, работающие по спасению челюскинцев, **«добились успеха и заслужили восхищения всех тех, кого привлекают люди, побеждающие природу»**. Статья отмечает далее **«великолепную работу»** советских летчиков.

Московский корреспондент **«Манчестер гардиен»** пишет, что спасение челюскинцев во всех своих подробностях дает материал для **«драматического рассказа об изобретательности и решимости перед лицом величайших опасностей»**.

Даже твердолобая **«Морнинг пост»** вынуждена говорить о **«блестящей работе советских самоле-**

тов». Трудности полетов в арктических условиях учитываются английской печатью. Имена советских летчиков **Молокова, Каманина и Слепнева** приводятся как образец мужества и летного искусства.

«Манчестер гардиен» особенно выделяет Молокова, сыгравшего главную роль в спасательной операции, и говорит, что в его лице **«Советский союз приобрел нового героя».**

«Ивнинг стандарт» подробно описывает, как Молоков привязывал пассажиров к крыльям своего самолета и сделал четыре полета в самых опасных условиях.

«ДЕЙЛИ УОРКЕР»

«Спасение челюскинцев является одним из наиболее замечательных достижений в истории человечества. Энергия, сообразительность, героизм больше всего быстрота действия — таковы качества, обнаруженные советским правительством и рабочими и крестьянами СССР».

«ДЕЙЛИ ГЕРАЛЬД»

«Последние люди и даже собаки сняты со льдины. Двухмесячные испытания челюскинцев, живших на плавучей льдине, остались позади. Все они спасены. Эта эпопея является одной из величайших среди тех героических эпопей, которыми так богата история арктических исследований. Несколько лет назад «Челюскин» и пионеры, которых он вез, были бы осуждены на жалкую гибель и судьба их была бы никому неизвестна. Радио и авиация сделали возможным спасение. Однако никакая авиация ничего бы не могла сделать без отважных и доблестных летчиков. Весь мир отдает дань восхищению этим храбрым русским».

Польша

Вся печать полна сообщений из Москвы с описанием небывалого энтузиазма, вызвавшего спасением героев «Челюскина». **Подробности спасения являются предметом живых и бесконечных разговоров в журналистских и политических кругах, среди польских летчиков и в широких кругах населения Польши.**

О впечатлении, которое произвело героическое спасение челюскинцев на польскую общественность, можно заключить по заголовкам газет:

«Победа человека над природой», «Небывалый рекорд советских летчиков», «Герои спасают героев», «Новая полярная эпопея», «Великий день советской авиации».

Все единодушно расценивают проведенную кампанию по спасению челюскинцев как доказательство высокого уровня советской авиации и как «импонирующий пример дисциплины, самоотверженности и организованности как спасителей, так и спасенных».

«КУРЬЕР ПОРАННЫ»

«Весь мир вздохнул с чувством облегчения, получив вчера сообщение, что большая часть спасательных работ наконец закончена. В настоящий момент все челюскинцы находятся уже вне опасности.

Всюду, куда дошла весть о трагедии 89 человек, переживших 60 длинных полярных ночей, известие об их спасении вызывает глубокое восхищение героизмом спасенных и безграничную благодарность тем, кто поспешил им на помощь.

Радость, которая заполняет в данный момент сердца сограждан челюскинцев и их спасителей, является общей радостью всего мира. Мы разделяем ее вместе со всеми, преклоняясь в одинаковой мере как перед проф. **Шмидтом**, который символизирует всю непреклонность людей науки, готовых пожертвовать своей жизнью во имя научных завоеваний, так и перед импонирующей организованностью спасательных работ, проведенных советскими властями и неустрашимыми летчиками».

Италия

Сообщая о спасении челюскинцев, газеты заявляют, что советские летчики совершили легендарный подвиг.

«Джорнале д'Италия» посвятила спасению челюскинцев обширную статью под заголовком «Героическое соревнование советских летчиков в борьбе со штормом».

Газеты отмечают, что советскими летчиками совершено то, что казалось многим невозможным. При этом газеты ссылаются на заявления видных специалистов, относившихся скептически к возможности спасения челюскинцев. Следует при этом отметить, что итальянские газеты, отдавая дань ге-

роизму советских летчиков и грандиозным мероприятиям правительственной комиссии по спасению челюскинцев, почти до самого последнего времени считали положение челюскинцев чуть ли не безнадежным.

«ПОПОЛО Д'ИТАЛИЯ»

«Весь цивилизованный мир восхищен доблестью и духом самопожертвования советских летчиков, которые, сотни раз бросая вызов смерти, совершили блестящий героический подвиг».

«ОССЕРВАТОРЕ РОМАНО»

«Героическое спасение челюскинцев является эпическим подвигом».

Германия

Героизм советских летчиков, спасших из лагеря челюскинцев тяжело больного проф. **Шмидта** и остальных участников экспедиции, вызывает такое огромное восхищение во всем мире, что даже германская печать при всей ее нескрываемой враждебности к Советскому союзу вынуждена отметить это небывалое в истории полярных путешествий спасение.

«Берлинер тагеблатт» публикует сообщение о спасении челюскинцев под заголовком **«Герои на самолетах».**

«НАХТАУСГАБЕ»

«Существуют вещи, перед которыми стираются все границы, падают все преграды и молчат всякие противоречия.

Захватывающая дыхание картина, разыгравшаяся на льдине, где находился лагерь «Челюскина», во всех странах земли была пережита десятками и сотнями миллионов людей. Это была борьба людей против предвкушавшей свое торжество смерти.

Мы видели, как такие люди, как Молоков, Каманин и Слепнев, играли со смертью, чтобы защитить от нее живых людей. Мы видели, как они лицом к лицу стали на борьбу со смертью, напали на нее и победили. Мы видим, как Молоков снова и снова делает невозможное возможным благодаря своему дерзанию и воле, благодаря бесконечной готовности победить или погибнуть. И все это для того, чтобы помочь.

Как ни в чем не бывало, только для того, чтобы помочь спасти, чтобы придать уверенность находящимся в беде, Ушаков отправляется на льдину и проводит там дни, полные опасности. Слепнев, который терпит аварию на льдине при посадке, немедленно приступает к работе для того, чтобы через сутки из человека, потерпевшего крушение, снова стать спасителем. Каманин, который три раза в один день летит взад и вперед, и прежде всего Молоков, в отношении которого, кажется, смерть сама теряет свою власть».

«ЛОКАЛЬАНЦЕЙГЕР».

«Радио и авиация, эти чудеса техники нашего века, преодолели тысячи километров и принесли людям помощь и спасение. В интересах служения науке люди поставили на карту свою жизнь, и наука в свою очередь спасла их. Велики были подвиги человека и машины. Они в полном смысле этого слова летали наперегонки со смертью. В то время как льдину относило и она уже начала раскалываться, летчики продолжали бесстрашно летать с втиснутыми в маленькие кабины людьми, с людьми, привязанными к крыльям самолетов, с самолетами, перегруженными и находившимися в постоянной опасности. Техника победила природу, господствующий над техникой человек победил смерть».

Скандинавия

Вся печать в заголовках заявляет, что спасательные работы дали поистине героические результаты.

Датская **«Политикен»** подчеркивает особые заслуги **Каманина, Слепнева, Ушакова** и профессора **Шмидта.**

Вчерашняя шведская **«Гетеборгс гандельстиднинг»** в особой статье пишет:

«Спасение 62 человек из ледяных об'ятий Арктики и проявленная советскими летчиками находчивость заставят весь мир преклониться перед их мужеством и смелостью их усилий. **Слепнев, Молоков, Каманин** — мы запечатлеем эти имена в памяти человечества... Трагедия сменяется триумфом человеческого изобретательства и современной техники. События у мыса Уэллен побуждают к дальнейшей отваге. Все это вместе взятое

свидетельствует **о грандиозном наступлении Советской страны в область Арктики,** уроки и опыт которого будут иметь большое значение.

Австрия

Вся австрийская печать подробно передает сообщение о спасении челюскинцев, публикуя также фотоснимки экспедиции **«Челюскина».** Газеты подчеркивают героизм участников спасательных операций.

Китай

«НОРТ ЧАЙНА ДЕЙЛИ НВИС»
(английская газета в Шанхае)

«Мир потрясен отвагой советских авиаторов. Риск, которому они подвергались, был огромен, однако отважные летчики, не останавливаясь ни перед чем, оказали помощь людям, находившимся в опасности».

«Все поражаются беспримерному героизму людей, строящих собственными силами аэродром, и пилотов, летающих в таких условиях. Спасение челюскинцев является симфонией героизма. Советский союз может гордиться своими великими героями».

«ШАНХАЙ ТАЙМС»

«Нужно преклоняться перед той настойчивостью, с которой было проведено спасение челюскинцев, несмотря на суровые условия Арктики. Отвага летчиков и великолепная организованность одержали победу.

С момента гибели «Челюскина» советская власть не переставала бороться за спасение экипажа потонувшего судна.

Весть о спасении вызвала у многих чувство удовлетворения и радости. Потерпевшие крушение не падали духом, благодаря Шмидту, который, к несчастью, серьезно заболел. **Героизм челюскинцев является новым вкладом в историю подвигов, совершенных человечеством на ледяном Севере.** Самолеты сыграли крупную роль в спасении челюскинцев.

Ни один корабль не мог бы во-время подойти к экипажу, к ним также нельзя было подъехать по льду».

Турция

ГАЗЕТА «АКШАМ»

«Спасение летчиком Молоковым в течение двух дней 13 человек свидетельствует о редкой отваге этого пилота, который решился на столь рискованную экспедицию на аппарате, маневренная способность которого была значительно ослаблена его перегруженностью».

Чехо-Словакия

«ПРАГЕР ТАГЕБЛАТТ»

«Редко когда слово «героизм» было более уместно, чем в данном случае. Советские летчики совершали подвиги, рискуя своей жизнью. Опасно больной профессор Шмидт все еще заботится о судьбе экипажа. Эти люди могут послужить примером подлинного героизма».

«БОГЕМИЯ» (немецкая)

«Перспективы спасения с помощью самолетов казались безнадежными. Однако настойчивость и железная воля этих людей совершили чудеса. Они добились победы над природой на удивление всему человечеству».

2

Писатели, артисты, художники

М. ГОРЬКИЙ

Только в Союзе социалистических советов возможны такие блестящие победы революционно-организованной энергии людей над стихиями природы.

Только у нас, где начата и неутомимо ведется война за освобождение трудового человечества, могут родиться герои, чья изумительная энергия вызывает восхищение даже наших врагов.

Ромен РОЛЛАН

Радуюсь и поздравляю со спасением героической экспедиции «Челюскина».

Вильнев (Швейцария).

13 апреля 1934 г.

А. СЕРАФИМОВИЧ

Небывалая самоотверженность воспитана в наших летчиках пролетариатом и его партией, вдохновляющими своих сынов на героические поступки. Захватывающие события в Арктике должны найти яркое отражение в художественной литературе. Задача писателей — передать будущим поколениям славную историю борьбы советских полярников.

Вл. ЛИДИН

... Летчика Леваневского постигла неудача. Неудача не преуменьшает его мужества. На обледеневшем, падающем самолете он сумел спасти экипаж, в том числе Ушакова. Я вижу этого скромного высокого человека с серыми спокойными глазами, с орденом Красной звезды. Он рассказывает о своем обратном полете с Аляски после спасения Маттерна. Это — рассказ о героическом самообладании, о том, как надо было спасти аппарат, опустившийся в мелководное озеро. Ни одной позы, ни рисовки, ни спортсменской словоохотливости. Все просто, будничпо, деловито.

У летчика Слепнева, превосходного, скромного, веселого человека, бывшего моряка Балтийского флота, никелевые часы. Эти никелевые часы с надписью поднес ему мэр города Нома за нахождение погибшего летчика Эйельсона. Часы деловито указывают советскому летчику время.

... Эти люди требуют о себе больших книг. Повести об их героизме — не подробности их формулярного списка. Имена Каманина, Слепнева, Водопьянова, Ляпидевского, Бабушкина, Молокова ныне произносит вся страна, как имена своих лучших сыновей и героев. В книгу о человеческом героизме, о преодолении стихии, о победе человека над ней, в книгу о человеческой коллективной воле вписана замечательная страница. Об'единенные усилия людей и славные их имена озаглавлены одним общим подзаголовком — Революция.

К. ФЕДИН

Грандиозная эпопея на краю света показала всему миру, насколько мощна дисциплинированность большевиков и насколько высока техническая культура авиации СССР. На блестящем примере спасения полярных исследователей мы видим, что все население нашего Союза дышит единой грудью,

когда дело идет о чести Советской страны. Я глубоко взволнован, счастлив беспримерным геройством летчиков Советской страны.

А. МАЛЫШКИН

Невольно в газете ищешь каждое утро прежде всего телеграмм от челюскинцев. Последние два месяца стены комнаты, работа, улицы неотступно просвечивают ими. Была и тревога и, пожалуй (где-то в глубине), зависть. Потому что наша время учит тянуться к мужеству, это почти переходит в страсть... Хочется выражать, расходовать себя не только в работе мысли, в сочувствии, но и в физическом, в телесном риске.

Вот и сегодняшнее ослепительное известие — его переживаешь сначала, как физическое освобождение: будто придавленные чем-то легкие вдруг получили возможность открыто и — вместе с теми, с мужественными — наслаждательно вздохнуть!

Юрий ТЫНЯНОВ

Большой праздник у Советской страны и пролетариата. Подвиги Молокова, Каманина и Слепнева — проявление подлинного героизма.

А. ТОЛСТОЙ

От лагеря челюскинцев до Ванкарема — 45 минут лета. В несколько дней бесстрашные советские летчики перевезли с плавучей льдины на берег весь лагерь Шмидта. На льдине — пепел костров и обломки жилья. Завтра, быть может, южный ветер изломает, унесет этот плавучий аэродром в бушующий океан. Челюскинцы спасены, — весь мир вздохнул с облегчением.

Герои спасли героев.

Самолеты, чтобы добраться до Ванкарема, пробились с упорством, с неслыханной дерзостью, сквозь непроглядные туманы, снежные вьюги, покрыв тысячи километров над мерзлыми пустынями, над океаном, над горными хребтами.

Туман и ветер не раз прибивали самолеты к земле. Они падали, ломали крылья и вновь поднимались, — вперед, вперед.

Они гнались не за славой, не за рекордом. Сердца пилотов и моторы машин бились с сознанием долга: их победа — победа Советского союза.

Завтра дети будут играть в спасение лагеря Шмидта. Юноши и девушки, поглядывая на облака, будут завидовать героям.

Весь мир рукоплещет подвигам семи пилотов. Юноши и девушки Советского союза не на скамьях цирка, — они на арене борьбы.

Они завидуют.

Они знают, что для каждого из них должен настать час, когда его призовут, как героя.

Они завидуют тому, что сегодня — не их час.

Да здравствует творческая зависть! Да здравствует соревнование героев! Да здравствует страна, породившая героическую эпоху! Да здравствуют товарищи, чьи имена сегодня повторит все человечество!

Е. П. КОРЧАГИНА-АЛЕКСАНДРОВСКАЯ
народная артистка республики

Работники сцены с захватывающим интересом следили за развитием событий в далеком уголке Арктики. Судьба челюскинцев волновала нас до самого последнего дня. Я лично была уверена в благополучном исходе работ спасательной экспедиции. Залогом этого являлась команда выдающихся летчиков, отправленных на помощь полярным героям. Сегодняшнее сообщение о снятии последней группы челюскинцев наполняет мою душу огромной радостью и восторгом. Летчики Советского союза показали всему миру, как высока наша техника, каких самоотверженных сынов воспитывает наша страна.

Н. Ф. МОНАХОВ
народный артист республики

Человеческие слова слишком бледны для выражения чувств, охвативших меня при известии о спасении всех челюскинцев. Я счастлив, что великое дело совершено. Я горд, что наша страна воспитывает таких титанических сынов.

И. И. БРОДСКИЙ
заслуженный деятель искусств

Слепнев, Молоков, Каманин, Доронин, Водопьянов, Ляпидевский, Леваневский — вот те имена отважных героев, которые взволновали сейчас сердца сотен миллионов людей всего мира, с напряженным вниманием следивших за их геройской работой по спасению челюскинцев. Я глубоко убежден, что творческие работники советского искусства, всегда откликавшиеся одними из первых на все героические подвиги советской действительности, достойно отразят в своих произведениях подвиги новых героев.

3

Академики, профессора, политические деятели

А. П. КАРПИНСКИЙ
президент Всесоюзной академии наук

Наши летчики и наши самолеты заслужат всемирное признание. Имена **Ляпидевского, Молокова, Каманина, Слепнева, Водопьянова, Галышева** и других будут известны каждому грамотному человеку на земном шаре. Страна советов может справедливо гордиться своими достижениями, ибо сегодняшний успех заключается не только в том, что спасена потерпевшая аварию экспедиция, но и испытаны средства освоения Арктики.

А. А. БОГОМОЛЕЦ
президент Всеукраинской академии наук

Всеукраинская академия наук горячо приветствует беспримерный в истории мировой авиации подвиг советских полярных летчиков, которые показали неслыханное мужество и высокое искусство полярной авиации. Героизм советских летчиков ярко подтверждает большую мощь и силу рабочего класса СССР.

Проф. А. Н. ТУПОЛЕВ

Молоков, Каманин и Слепнев своими полетами показали пример подлинного героизма. Мы восхищаемся напористостью советских летчиков, их стремлением, во что бы то ни стало выполнить задание партии и правительства.

Акад. А. А. ЧЕРНЫШЕВ

Мы привыкли в нашей стране к героическим событиям, которые не укладываются ни в какие обычные рамки. Но то, что сейчас совершили советские летчики, далеко выходит даже за пределы исключительного.

Трудно было ожидать, что так скоро удастся оказать реальную помощь потерпевшим аварию челюскинцам. Это показывает, насколько блестяще организовало советское правительство спасательные экспедиции и как высоко стоит наша авиация.

Справившись в тяжелых климатических условиях с ответственнейшей задачей, советские летчики показали исключительный героизм.

Акад. А. Н. БАХ

Я в восторге от великого героизма и мужества, которые проявили советские летчики — лучшие сыны пролетарской страны. Пролетариат всего мира с величайшим удовлетворением воспримет эту новую победу, возможную только в стране, где партия и правительство окружают неусыпными заботами науку и ученых.

Акад. С. А. ЧАПЛЫГИН

Советский союз, создавший передовую авиационную промышленность, вправе гордиться этим достижением. Молоков, Каманин и Слепнев проявили исключительную находчивость, большое уменье и необычайную отвагу. Спасением челюскинцев они вписали новую славную страницу в историю советской авиации.

Акад. С. И. ВАВИЛОВ

Успешное завершение труднейшей спасательной работы является новым блестящим доказательством могущества советской авиации. С другой стороны, успех дела многим обязан исключительному мужеству и самоотверженности людей, работающих в авиации.

Высокая, совершеннейшая советская техника, умноженная на личную самоотверженность и беззаветную храбрость советских летчиков, позволила осуществить поразительные подвиги.

Полярные исследователи единогласно заявляют о колоссальных трудностях, связанных с проведением подобных спасательных операций. Советские люди не признают трудностей. В нашей действительности невозможное становится фактом.

Проф. ЛАСКИ (Англия)

«Я восхищен этим достижением. Искренне поздравляю советское правительство с удачным результатом его мер по спасению челюскинцев. Героические исследования советских ученых и мореплавателей в неизведанных частях земного шара являются одним из важнейших научных событий последних лет. Советский союз показал энергию и решительность, которые радуют всех друзей Советского союза, верящих в его будущее».

Андре МАРТИ

Горячий привет мужественным и славным спасителям челюскинцев, доказавшим, что для большевиков нет ничего невозможного.

Артур ГЕНДЕРСОН

«Весь мир будет аплодировать мужеству и предприимчивости неустрашимых советских летчиков, героические усилия которых привели к спасению большинства участников потерпевшей кораблекрушение арктической экспедиции.

Поздравления членов дипкорпуса

Итальянский посол г. **Аттолико**, афганский посол г. **Гуссейн Хан Азис**, польский посол г. **Ю. Лукасевич**, латвийский посланник г. **Бильманис** и полпред Чехо-Словакии **г. Сметана** прислали народному комиссару иностранных дел т. **М. М. Литвинову** поздравительные письма с выражением восхищения по поводу героизма, проявленного советскими летчиками и экипажа «Челюскина».

Германский посол г. **Надольный** устно выразил т. **Крестинскому** поздравление, а литовский посланник г. **Балтрушайтис** устно выразил поздравление т. **Стомонякову.**

4

Полярники, пилоты, деятели авиации

Умберто НОБИЛЕ

Что можно сказать о блестящем подвиге совершенном тт. **Молоковым, Каманиным** и **Слепневым?** Можно лишь молча восхищаться, ибо нет слов, способных выразить восхищение.

Весь мир следит за героическими усилиями советских летчиков, направленными к спасению челюскинцев. Неоднократно рисковать своей жизнью, чтобы спасти жизнь других, в чрезвычайно тяжелых условиях, в пустынных ледяных районах, в ужаснейших метеорологических условиях, — все это поистине великолепно!

Когда я месяц тому назад приехал из Италии и меня спросили, что я думаю о спасении челюскинцев, я уверенно ответил: через пару недель они будут спасены советскими летчиками.

Замечательные события последних дней подтвердили мое предсказание. Моя уверенность исходила от неизгладимого впечатления о поразительных полетах советских летчиков во время похода **«Красина»** и **«Малыгина»** в 1928 г. Быстрота решений, восхитительное хладнокровие, полное пренебрежение к риску наполнили меня с тех пор искренним и глубоким восторгом. Когда я и мои товарищи находились в Арктике, покинутые среди движущихся льдов, изолированные от всего мира, чувство уверенности и спокойствия наполнило наши сердца, как только мы узнали, что советские ледоколы и самолеты посланы нам на помощь.

Теперь спасательные операции повторяются в гораздо большем масштабе, в еще более трудных условиях, в еще более неблагоприятное время года.

Страна, имеющая таких пилотов и умеющая использовать храбрость и энтузиазм с такой поразительной быстротой, может гордиться собой и смело смотреть в свое великое будущее.

Да здравствуют советские летчики и Советский союз!

Москва, 11 апреля.

Марсель ДОРЕ
французский пилот

Все французы с чувством глубочайшего волнения следят за трагической и в то же время героической эпопеей челюскинцев. Еще более глубокое волнение выражают французские летчики, внимательно следящие за беспримерными усилиями своих советских товарищей. Редко человечество видело выражение подобных чувств. Мировая авиация может гордиться тем, что человек обратился с призывом к стальной птице для того, чтобы победить наиболее гибельную опасность и оказать действительную помощь женщинам и детям, сняв их со льдины в громадной снежной пустыне Арктики.

Мы мысленно следили за героическим полетом Ляпидевского и особенно за последними полетами Молокова и Каманина, которым удалось перебросить на материк с торосящихся льдов основную массу участников экспедиции. Мы также следили с волнением за полетом летчиков Водопьянова и Доронина, вылетевших в лагерь Шмидта из центров, отдаленных от места катастрофы более чем на 5 000 километров.

Благодаря авиации трагедия экипажа «Челюскина» не превратилась в казавшуюся неизбежной катастрофу. Великий пример человечности, который продемонстрировали самоотверженные советские летчики-герои, достоин величайшего восхищения».

ФЕТЕ
Председатель „Дерулюфт"

Известный деятель германской авиации, председатель правления «Дерулюфт» **Фете**, сказал корреспонденту «Правды»:

«Беспримерная работа, смелость, находчивость советских летчиков должны быть вписаны золотыми буквами в скрижали мировой авиации. Авиационные круги всего мира с напряженным интересом следили за героической работой советских летчиков, спасших проф. Шмидта и членов его экспедиции. Германские летчики считают, что то, что сделано советскими летчиками в архитрудных условиях Арктики, рискуя своей жизнью, является **непревзойденным образцом мужества и верности своему долгу.** Их работа показала всему миру исключительно **высокие качества советской авиации.**

С технической стороны я должен отметить, что полеты в Арктике представляют огромную опасность, помимо известных неблагоприятных метеорологических условий, и потому, что существует постоянная угроза обледенения самолета, его утяжеления и, следовательно, ухудшения его летных качеств. Поэтому то, что сделал Молоков, подвешивавший людей к крыльям, является буквально **подвигом.** Лететь в таких условиях — значит рисковать головой наверняка. Не знаю, много ли найдется в мире летчиков, которые способны повторить то, что сделал Молоков.

Неспециалисту трудно во всем об'еме представить себе, что пришлось преодолевать советским летчикам. Учтите, что посадка на снегу в условиях Арктики представляет собой опасность, но еще более опасна посадка на льдине. Аэродром, который соорудили челюскинцы, почти уже не существовал. Это в сущности не был аэродром в обычном смысле слова. Под'ем и посадка на таком аэродроме сопряжены с риском для машины и летчиков. Нужно величайшее искусство, чтобы в подобных условиях не дрогнула самая опытная рука.

Как специалист авиации выражаю свое восхи-

щение перед достижениями, которые показали в Арктике советские летчики, а как человек преклоняюсь перед их мужеством и чувством товарищества, которые показали в эти дни героические спасители челюскинцев».

Раймонд ПРИСТЛИН

Проф. кембриджского университета **Раймонд Пристлин,** участник полярной экспедиции капитана Скотта, заявил корреспонденту «Правды» что подвиг советских летчиков и вся организация спасения челюскинцев произвели на него глубокое впечатление. Проф. Пристлин вспоминает крушение американского судна **«Жаннет»,** когда было потеряно много жизней. Он вспоминает также **экспедицию Скотта,** в которой он лично участвовал, и то чувство заброшенности, затерянности, которое они испытывали. **Челюскинцы не были затеряны.** Причина этого: как новейшие изобретения— радио, авиация, так и организованность советской общественности.

«Ваш народ выполняет очень важную работу, исследуя неизведанные полярные области», — заканчивает профессор Пристлин.

Риссер ЛАРСЕН

Полпред в Швеции тов. **Колонтай** получила следующую телеграмму от известного норвежского полярного исследователя **Риссер Ларсена:**

«Передайте советскому народу мои горячие поздравления по поводу спасения экспедиции челюскинцев. Я преклоняюсь перед необычайным и блестящим руководством работами по их спасению. Передайте также мое величайшее восхищение чудесной смелостью советских летчиков, выдержкой и мужеством, проявленными экспедицией «Челюскина» во время ее пребывания во льдах».

БЭРД

Отделение ТАСС в Нью-Йорке получило по радио из отдаленнейшего района Антарктики, недалеко от Южного полюса, от знаменитого исследователя адмирала Бэрда поздравление со спасением челюскинцев.

Отделение ТАСС передало по радио на базу экспедиции Бэрда «Маленькая Америка» в Антарктике сообщение о спасении челюскинцев. Помощник Бэрда Мерфи передал это сообщение на отдаленный наблюдательный пункт, находящийся на рас-

стоянии 123 миль от «Маленькой Америки», где Бэрд в одиночестве производит метеорологические и другие научные наблюдения. В ответ Бэрд прислал нью-йоркскому отделению ТАСС следующую радиограмму:

«Мистер Мерфи сообщил мне из «Маленькой Америки» по радио подробности спасения членов советской научной экспедиции на «Челюскине». Это — подвиг, производящий большое впечатление, и я счастлив передать через ТАСС мои поздравления советским летчикам, которые успешно выполнили такую опасную миссию».

Олаф СВЕНСЕН
американский полярник

Прибывший в Москву из Нью-Йорка американский полярник **Олаф Свенсен** в беседе с корреспондентом «Известий» заявил.

— Арктику я впервые посетил в 1902 году. С тех пор я бывал на Чукотке почти каждый год и успел за много лет хорошо с ней ознакомиться. Поэтому мне особенно понятно, что значит спасение челюскинцев. Это, несомненно, — **блестящая победа советской авиации.**

Роль авиации на крайнем Севере колоссальна. Но летать в Арктике трудно. Метеорологические и иные условия там крайне неблагоприятны. Во время наших экспедиций мы часто охотились на китов и моржей, нередко близ Ванкарема и в других местах. Выходили на охоту в ясную погоду, а через полчаса попадали в непроницаемый туман. Бывало и так: выходим на охоту — погода плохая, туман, облачность; а через каких-нибудь четыре-пять часов — ясная погода. На Чукотке никогда, ни зимой, ни летом, невозможно предугадать, какая будет погода.

Я говорю об этом для того, чтобы люди, никогда не бывавшие в Арктике, могли понять, какие трудности пришлось преодолеть отважным советским летчикам, неоднократно рисковавшим жизнью при спасении челюскинцев.

Большое впечатление произвел в Америке полет **Ляпидевского.** В Америке хорошо знают многих советских летчиков и особенно пилота **Слепнева,** в совершенстве владеющего своим искусством.

МОНГОМЕРИ

Начальник оперативного отдела штаба морской авиации США **Монгомери** в беседе с корреспон-

дентом ТАСС заявил, что спасение челюскинцев является крупнейшим достижением.

«Читая газеты, — заявил он, — я полагал, что при подобном состоянии льдов невозможно осуществить спасение. Это — очень большое, небывалое достижение».

США. Генерал ФУЛУД

Американский генерал **Фулуа**, начальник авиационного корпуса армии, в беседе с корреспондентом ТАСС заявил:

«Спасением челюскинцев вписана блестящая страница в историю авиации. Бесстрашные авиаторы оказались на высоте положения. **Авиация американской армии поздравляет советскую авиацию с великолепным достижением».**

Г. ПРОКОФЬЕВ
Командир стратостата СССР

Мужество и беззаветная преданность своему делу — вот основная черта людей нашей эпохи, огромного героического коллектива строителей социализма. Я восхищен полетами своих товарищей-летчиков, которые, рискуя своей жизнью, спасли невольных узников ледяной пустыни.

Крепко жму руки отважным мореплавателям-челюскинцам, прокладывавшим новые пути на Север, мужественно переносившим все невзгоды двухмесячного пребывания на льдах суровой Арктики.

С. С. КАМЕНЕВ

Со дня гибели «Челюскина» вся советская общественность мысленно пребывала в ледяном лагере челюскинцев и вместе с ними переживала постигшие их испытания.

Героическое поведение челюскинцев, их беспримерное мужество и организованность укрепляли уверенность всех в благоприятном исходе этого ледяного «плена», укрепляли и вдохновляли непосредственных исполнителей в деле оказания им помощи.

Приветствуя челюскинцев, этих испытанных героев Арктики, мы с особой гордостью отмечаем непревзойденный героизм наших летчиков, блестяще выполнивших возложенную на них партией и советской общественностью, исключительно трудную, опасную и ответственную задачу.

Содержание

1. Слава доблестным победителям стихий суровой Арктики — 3

2. Воспитанные партией, комсомолом, безгранично преданные стране трудового народа, они доказали, что „нет таких крепостей, которых большевики не могли бы взять“ — 11

3. Достойные сыны нашей великой родины — 57

А. ЛЯПИДЕВСКИЙ — 58

С. ЛЕВАНЕВСКИЙ — 64

В. МОЛОКОВ — 70

Н. КАМАНИН — 80

М. СЛЕПНЕВ — 84

М. ВОДОПЬЯНОВ — 92

И. ДОРОНИН — 98

4. Своими бесстрашными полетами пилоты СССР покрыли себя неувядаемой славой — 103

Кабинет Севера
Обл Библиотеки
им. А. Н. [illegible]юбова

Иллюстрации

На 2-й стр. обложки:

схема организации экспедиции по спасению челюскинцев. На снимке: третий слева т. Ушаков, уполн. Правительственной комиссии.

На 3-й стр. обложки:

карта похода и дрейфа „Челюскина"

На стр. 23—„Челюскин" во льдах.

„ „ 32—перетаскивание самолета летчика Бабушкина „Ш-2" через льдину.

„ „ 34—Мыс Северный.

„ „ 48—радиостанция селения Анадырь.

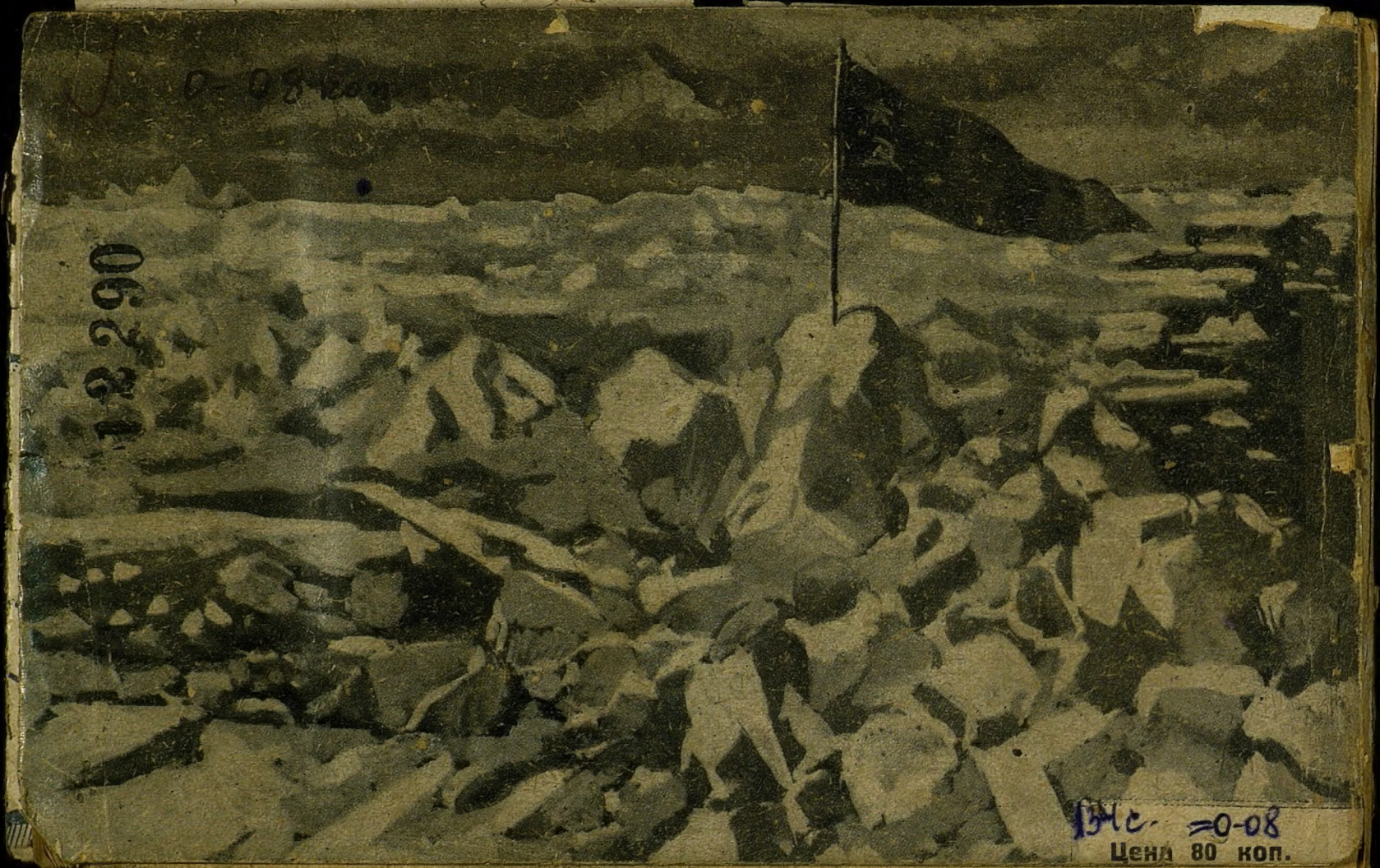
„ „ 75—фактория в бухте Провидения.

Составил А. ПРУТ. Ответственный за выпуск Г. БИКСОН
Макет оформления и техническая редакция
Г. РОГИНСКОГО
Обложка худ. А. МОРОЗОВА-ЛАС
Карты исполнены худ. Н. НЕСТЕРОВЫМ

Тир. 100.000. 1-й зав. 50 000 экз.
Уполн. Главлита № В—85710.
Формат бумаги 82 × 110 1/32
8 1/2 п. л., 58.368 зн. в п.л.
Сдано в производство
25/IV 1934 г. Подписано к
печати 27/IV 1934. Зак. № 539.

Отпечатано в 1-й типогр. Профиздата,
Москва, Крутицкий вал, дом № 18.

ВЛАДИВОСТОК СОВЕТ



12290

Цена 80 коп.